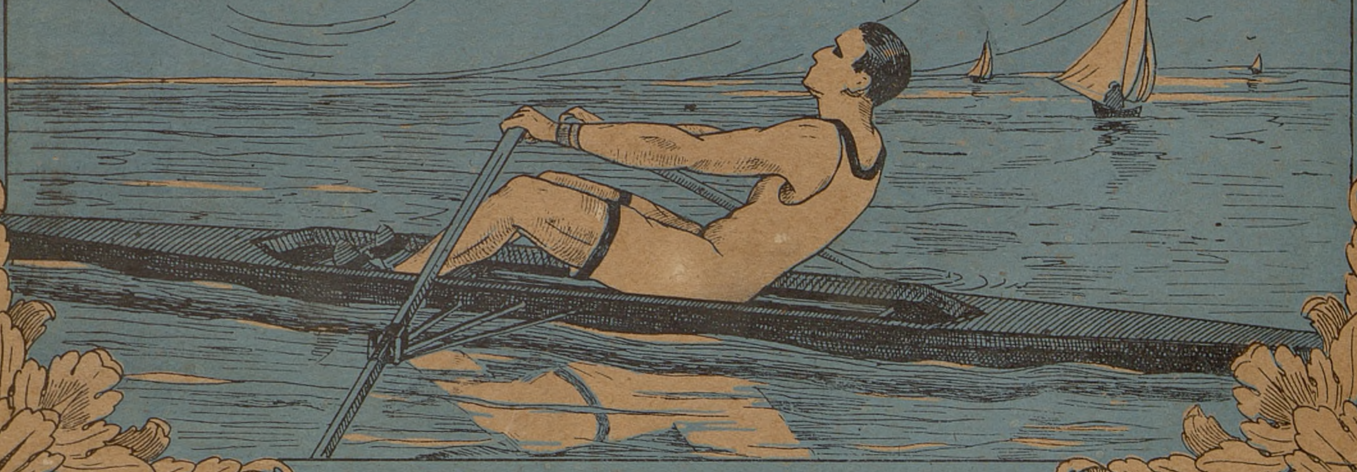
WIOŚLARZ POLSKI



CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM

SPORTU WODNEGO.

ADRES REDAKCJI i ADMINISTR.
KOSZYKOWA 7. - TEL. 250-85.
Konto w P. K. O. Nr. 6013.

WYCHODZI RAZ NA MIESIĄC

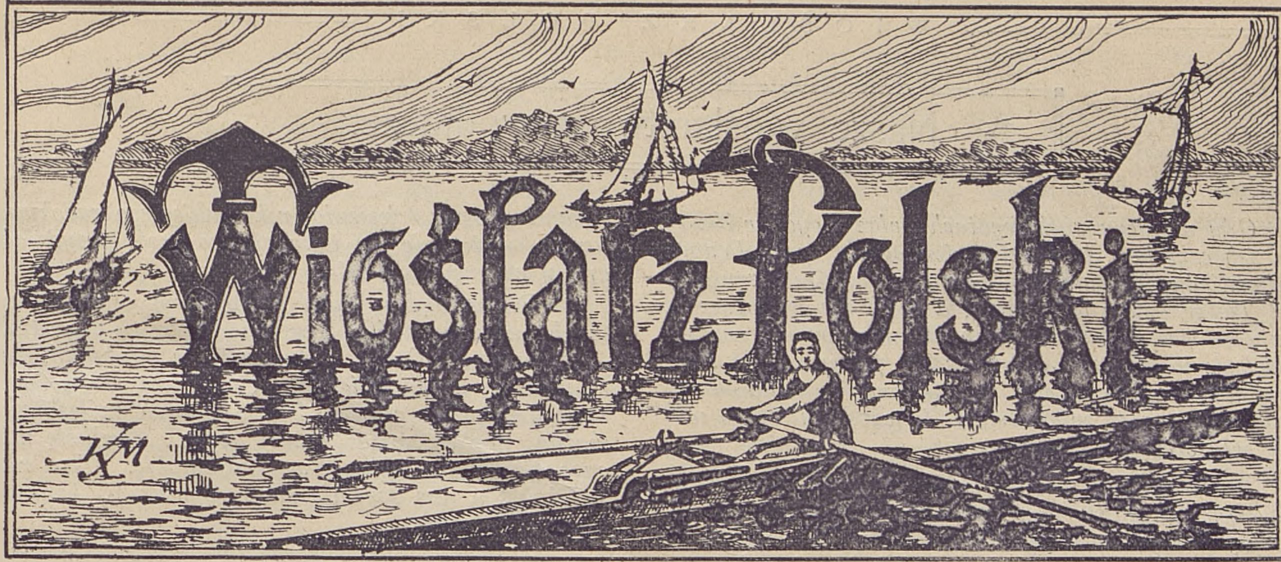
REDAKTOR PRZYJMUJE
CODZIENNIE OD 4 - 5
Rękopisów nie zwraca się.

Nr. 1. WARSZAWA, KWIECIEŃ 1925. Rok 1.

CENA EGZEMPLARZA **2** ZŁ. PRENUMERATA KWARTALNA **5** ZŁ.



TREŚĆ ZESZYTU:



CZASOPISMO, POŚWIĘCONE SPRAWOM

SPORTU WODNEGO.

ADRES REDAKCJI i ADMINISTR. KOSZYKOWA 7. -- TEL. 250-85. Konto w P. K. O. Nr. 6013.

WYCHODZI RAZ NA MIESIĄC

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 4 - 5. Rękopisów nie zwraca się.

Nr. 1. WARSZAWA, KWIECIEŃ 1925. Rok 1.

CENA EGZEMPLARZA **2** ZŁ. PRENUMERATA KWARTALNA **5** ZŁ.

OD REDAKCJI.

Oddając do rąk Waszych Druhowie, pierwszy zeszyt naszego czasopisma, o którego stworzeniu marzyliśmy oddawna, z zadowoleniem stwierdzamy, iż „Wioślarz Polski" jest bodaj pierwszem wydawnictwem tego typu, jakie ukazuje się u nas.

Pismo nasze jest organem uwzględniającym w jaknajszerszem tego słowa znaczeniu sprawy wioślarstwa, żeglarstwa i pływactwa, posiadające dla Polski tak wielką doniosłość o charakterze ogólno-państwowym.

Równorzędnie pragniemy stać się jaknajżywszym łącznikiem między poszczególnemi klubami w Polsce, które, wypowiadając na łamach jego swe bolączki i rozważając żywotne sprawy, w ten sposób poznawać się będą lepiej między sobą, zacieśniając węzły przyjaźni i wzajemnej łączności.

I dlatego zwracamy się z gorącym apelem do wszystkich poszczególnych towarzystw, prosząc o nadsyłanie wiadomości, o wszelkich przejawach życia sportowego

W ten sposób pismo nasze, które w pierwszym rzędzie jest Waszem, Druhowie, stanie się żywą kroniką odzwierciadlającą całokształt spraw sportu wodnego.

Niezależnie od spraw sportu wodnego, „Wioślarz Polski" zamieszczać będzie kronikę, informującą o rozwoju i ruchu w innych dziedzinach życia sportowego w Polsce.

Nie wątpimy, Druhowie, iż poprzecie ten Wasz organ, prenumerując go i zalecając innym, co pozwoli nam uczynić zeń pismo o treści interesującej.

Czołem!

REDAKCJA.

Nasze wioślarstwo zawodnicze.

Gdy na pierwszych regatach związkowych w 1920 roku zobaczyliśmy 10 łodzi wyścigowych, ogarnęło nas —miłośników wioślarstwa—pewnego rodzaju wzruszenie. To, że łodzie były stare, a część ich wypożyczona z niemieckich klubów, było dla nas sprawą uboczną, schodziło na plan drugi wobec faktu, który napawał nas słuszną dumą, a mianowicie wobec odrodzenia się naszego wioślarstwa i wkroczenia jego na drogę właściwą — sportową.

Przeszło lat pięć — dotkliwy początkowo brak łodzi, ten niebezpieczny hamulec rozwoju, został w znacznej mierze usunięty. I oto widzimy, że obecnie większość klubów rozporządza najniezbędniejszym taborem. Nie mamy jedynie dwu najtrudniejszych a zarazem coraz bardziej zyskujących na rozpowszechnieniu i znaczeniu rodzajów łodzi par excellence wyścigowych: dwójek i czwórek bez sternika.

Sprzęt niezbędny jest. Idzie teraz o dobór ludzi i ich wyćwiczenie.

Wśród 26 towarzystw, należących do P.Z.T.W.), widzimy ogromne różnice pod względem sportowym. Jedne, mimo długich lat istnienia, stoją na bardzo niskim poziomie; drugie, walcząc z przeszkodami natury finansowej, z trudem zdobywają się na najpotrzebniejsze jedynie rzeczy; inne znów, na szczęście dość liczne, dzięki ofiarności i pomocy swych zarządów i członków, szybkiemi krokami zbliżają się do poziomu dobrych klubów zagranicznych. O równaniu się z zagraniczną „extraklasą“ obecnie marzyć nawet nie możemy, a to li tylko skutkiem braku basenów i suchych przyrządów ćwiczebnych**). Póki tych pomocy nasze wioślarstwo będzie pozbawione, póty nie będziemy mogli wytrzymać porównania z wieloma wysoko postawionymi w wioślarstwie, krajami zagranicy.*

Nasze osady zbyt późno przychodzą do jakiej takiej formy: technika zwykle pozostawia wiele do życzenia, a każda osada tego samego nawet klubu wiosłuje innym stylem. Że stale idziemy technicznie naprzód, — to zasługa poszczególnych jednostek, które nie szczędzą sił i zdrowia, by przelać całą swą wiedzę i umiejętność na młodszych kolegów. Należy podnieść z uznaniem, że na płatnych trenerów zdobyły się trzy stosunkowo młode i nikłe liczebnie towarzystwa: Bydgoskie Tow. Wioślarskie, Klub Wioślarski w Poznaniu i „Trytoń“ w Poznaniu. Warszawskie Tow. Wioślarskie ma sprowadzić trenera z Anglji.

* * *

Na dorocznych regatach związkowych rywalizowały z sobą zwykle: Bydgoszcz, Poznań i Warszawa. W ostatnich dwu latach przodujące stanowisko zdecydowanie zajęła Warszawa dzięki zwycięstwom Akad. Związku Sport. i Towarzystwa Wioślarskiego. Siły reprezentacyjne Warszawy zostały znakomicie wzmocnione przez Koło Wioślarzy Warsz. Swemi zwycięstwami wiosną i jesienią roku ubiegłego zadokumentowało ostatecznie to towarzystwo swój przydział do grupy czołowych klubów.

Pod względem stylu różnią się osady powyższych towarzystw dość znacznie; dobrych zawodników — niewielu. Każdy z klubów może wystawić czwórkę średniej europejskiej klasy. Ósemka miałaby już znacznie słabsze szanse, zaś o osadzie mięszanej nie można myśleć wobec różnic stylu. Skullistę miary europejskiej ma tylko Tow. Wioślarskie. Ten rodzaj łodzi jest u nas dziwnie mało popularny, konkurencja bardzo słaba.

Z Poznańskich towarzystw poważną pracą odznacza się Klub Poznański, aczkolwiek nie rozporządza pierwszorzędnym materjałem ludzkim. Osady Trytona, posiadające lepsze walory fizyczne, spadły w roku ubiegłym z formy. Sympatyczna osada A.Z.S. Poznań, która zwróciła na siebie ogólną uwagę na regatach zwycięstwem w 2 ch biegach dla nowicjuszów i w 1-m młodszych, prawdopodobnie nie wytrzyma konkurencji w kategorji starszych.

Bydgoskie Towarzystwo, po rozpadnięciu się doskonale zgranej ze sobą czwórki, której zawdzięcza dwukrotne zdobycie puharu mistrzowskiego w r. 1921 i 1922, obecnie dysponuje jedynie dobrą czwórką młodszych.

Jeżeli wspomnimy jeszcze o skulliście — junjorze A.Z.S.-u w Krakowie, — wyczerpiemy całkowicie spis towarzystw, osiągających pewne rezultaty na regatach krajowych, w biegach na łodziach wyścigowych.

Nasze wioślarstwo kobiece znajduje się w fazie organizacyjnej: szuka dopiero właściwej linji rozwoju. Może znajdzie skuteczną pomoc w Federacji kobiecej, którą z życzliwością witamy i której powodzenia gorąco życzymy.

* * *

W roku bieżącym czeka nasze wioślarstwo zadanie nielada: Mistrzostwo Europy! W dniach 4—6 września spotka się w Pradze, w walce szlachetnej i bezkrwawej, elita wioślarstwa europejskiego. Musimy wystąpić niekoniecznie licznie, lecz dobrze, na własnych naturalnie łodziach.

Szans na zwycięstwo mamy niewiele, ale szykujmy się do tych regat możliwie najstaranniej!

A gdy staniemy już na starcie, niech ustąpi bojaźń, a upór i silna wola zwycięstwa niech do ostatka nas nie opuszcza — na tej drodze do zdobycia jeśli nie laurów, to przynajmniej szacunku wśród sfer sportowych Europy zachodniej.

E. Szreder.



**) Cztery kluby niemieckie do Związku nie należą.*

***) Klub Wioślarski w Poznaaiu i Tryton urządziły w roku bieżącym baseny zimowe.*

POLSCY WIOŚLARZE NA IGRZYSKACH OLIMPIJSKICH W PARYŻU 1924 R.

Ziściły się marzenia sportowców polskich — i oto sztandar biało-amarantowy, dumnie powiewając w stadjonie Colombes zwiastował światu, że i Polska znajduje się wśród innych narodów, dając dowód, iż chce zdążać za wielką ideją wychowania fizycznego i sportu na wzór państw zachodu.

Dzień 5 lipca 1924 roku — dzień otwacia. Igrzysk Olimpijskich, był wielkiem świętem sportowem. Niezapomnianą była chwila,gdy wśród okrzyków i oklasków rozentuzjazmowanych tłumów, przy dźwiękach marsza olimpijskiego—szła „brać sportowa“—chyląc sztandary przed prezydentem Rzeczpospolitej Francuskiej, który miał zaszczyt gościś u siebie 42 narody świata.

W tym wielkim pochodzie narodów — szedł poraz pierwszy i nasz „kwiat młodzieży“. — Szli dumnie .. a serca się im radowały — gdy wśród ogłuszających okrzyków — szłyszeli dźwięk mowy polskiej: „Brawo Polacy“. W tych oto szeregach polskich znajdowali się nasi ukochani „Synowie Wisły“ — wioślarze.

Ubrani na biało — z wielkimi orłami na amarantowym tle na piersiach — zwracali na siebie powszechną uwagę... Niewielu ich było... lecz godnie w tym wielkim pochodzie reprezentowali barwy narodowe...

A byli to: Brzozowski, Fronczak, Galik, Hoffman, Kowalec, Nadratowski, Osiecimski-Czapski, Szawara i Wróbel.

Przyjechali nasi młodzi wioślarze na bruk paryski, jako żołnierze bez broni. Brak im było łodzi własnych... brak wioseł...

Natychmiast więc po przyjeździe, zajęto się wyszukaniem łodzi, by rozpocząć jaki taki trening.

Znaleziono ją w końcu i osada czwórki mogła przez kilka dni potrenować się.

Łódź jednak była nieodpowiednia — i to w znacznej mierze wpłynęło na póżniejtze rezultaty.

Jeszcze gorzej było ze skiffem dla Osiecimskiego.

Dzięki staraniom kierownika ekspedycji p. Wróbla wreszcie go uzyskano.

W tym właśnie czasie nasi zostali przyjęci oficjalnie do wielkiej międzynarodowej rodziny wioślarzy na członków rzeczywistych F. I. S. A.

Właściwie regaty olimpijskie rozpoczęły się d. 13 lipca w basenie Argentenil.

Warunki dla wioślarstwa były nieszczególne. Zanieczyszczona woda nie pozwalała na kąpiel — a prysznic był również bardzo problematyczny. Organizacja zawodów nie najlepsza. Zbyt długie przerwy między biegami, powodowały zrozumiałe zdenerwowanie publiczności, która przeciągłemi gwizdami wyrażała swe niezadowolenie.

Nasze miejscowe regaty klubowe wyglądają w porównaniu z tamtemi — o wiele sprawniej.

Start stały, trzymany z łodzi też pozostawiał wiele do życzenia. Za to sygnalizacja była bajeczna.

Nie mając swych własnych łodzi, walcząc z niezwykle silną konkurencją, odpadli nasi wioślarze już w przedbiegach.

Czwórka nasza stanęła do przedbiegu wraz z Anglją i Francją. Broniła się jak mogła wiosłując (2000 r) przestrzeń na 36 odjazd na 40.

Przybyliśmy na ostatnim miejscu o jakie 6—8 długości za Anglją. Czas zwyciężczyni. — Francji 7'10". Anglja 7'21$^{3}/_{5}$". Czasy innych przedbiegów byłynastępująceAmeryka 7'19", Belgja 7'29', Hiszpanja 7'34", Włochy 7'13", Węgry 7'14$^{4}/_{5}$".

Następnego dnia odbyły się przedbiegi na skiffach. Osiecimski stanął do walki z Francuzem i Australijczykiem — Bullem. Przybył daleko za nimi, nie mogąc rozwinąć należytej szybkości w wiosłowaniu, gdyż tempo miał 26 a odjazd 36.

Brak własnej łodzi był wielką dla Osiecimskiego przeszkodą. Był on bezsilny pomimo nadludzkich wysiłków ze swej strony.

Zwycięstwo odniósł Bull w czasie 7'19". Francuz uzyskał czas 7'19$^{1}/_{5}$".

Dnia 17 lipca odbyły się finały regat. Stawali doń pierwsi z przedbiegów oraz pierwsi z osad, które przyszły na drugiem miejscu.

Pogoda tego dnia była nie nadzwyczajna— lekki wiatr utrudniał jazdę wpływając na pogorszenie czasów.

Oficjalne wyniki regat olimpijskich przedstawiają się jak następuje.

1. Pair oar (dw. długie bez sternika) Holandja 8'19$^{2}/_{5}$", Francja 8'21$^{3}/_{5}$". Tempo średnie 30 odjazd 40—36.
2. Czwórki: Szwajcarja 7'18"$^{2}/_{5}$", Francja 7'21$^{3}/_{5}$", *Ameryka*, Włochy i Holandja odjazd 38—36. tempo 36—32.
3. Skiff: *Ameryka* — Beresford 7'49$^{1}/_{5}$", *Ameryka* — Gilnur 7'54". Szwajcar, Australijczych odjazd 40 – 42, tempo32—30.
4. Czwórka ze stern. Anglja 7'08$^{3}/_{5}$", Kanada 7$^{1}/_{3}$", Szwajcarja, Francja. odjazd 34—32. tempo 30—29.
5. Dwójki na długie ze stern. Szwajcarja 8'39", *Włochy 8'34*,' 4—60 o 15—20 cm. z Amerykę Francja odjazd 36 – 34, tempo 36—32.
6. Podwójny skiff (double scull) Ameryka 7'45", Francja 7'54", Szwajcarja, Brazylja odjazd 36.
7. Ósemka Ameryka 6'32$^{2}/_{5}$" Kanada 6'44", Włochy, Anglja odjazd, tempo 36,

Wiatr wpłynął w wysokim stopniu na wyniki i tak podczas przedbiegu czasy były znacznie lepsze.

Ósemki Anglja 6'40". Dwójki ze sterem — Francja 7'38"$^{3}/_{5}$". Doublescull—Ameryka 6'34" i t .p

W ogólnej klasyfikacji pierwsze miejsce zajęła Ameryka uzyskując 33 punkty, 2) Szwajcarja 32 p., 3) Anglja 27 p., 4) Francja 21 p., 5) Holagdja i Wło-chy po 12 p., 6) Kanada 10 p., 7) Australja i Brazylja 2 p.

Amerykanie i w tej dziedzinie sportu zatryumfowali. Imponowali stylem i świetnem zgra-

niem osad. Zwrócono uwagę na mocne ich uderzenie i harmonijny wyciąg ciała.

Francuzi odznaczali się lekkością ruchów. Natomiast Szwajcarzy wiosłują bardzo gwałtownie.

Amerykanie wyposażeni byli w olbrzymie środki finansowe, przygotowania zaś wioślarskie i lekkoatletyczne—bez zarzutu. Nic też dziwnego że w tej dziedzinie sportu zwyciężyli, aczkolwiek nie przyszło im to tak łatwo jak np. w lekkiej atletyce; w wioślarstwie musieli stoczyć zaciętą walkę z ambitną niezwykle Szwajcarją.

Jakże blado wobec tych bajecznych rezultatów wyglądają nasze wyniki. Pierwszy występ polskich wioślarzy na arenie olimpijskiej zakończył się niefortunnie.

To było zresztą do przewidzenia. Odzywały się potem głosy krytyki; po co wogóle było jechać, wszak nie było żadnych szans zwycięstwa.

Stanowisko takie jest mylne. Nie pojechaliśmy do Paryża po laury. Nauka, doświadczenie było celem.

Wioślarze polscy przekonali się na własne oczy i jak należy wiosłować, poznali styl jazdy i technikę.

Nabrawszy doświadczenia pójdą teraz w szeregi wioślarskie i będą nauczać innych.

Wezmą między innemi pod uwagę i to, że na przyszłość nie można wysyłać wioślarzy bez łodzi na biegi reprezentacyjne.

To małe niedociagniecie jest niczem, wobec zasługi Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich, wysłania reprezentacji na Olimpjadę. Za ten wysiłek należą mu się słowa gorącego uznania.

Daleko nam jeszcze do takich gwiazd wioślarskich jak Amerykanie, Szwajcarzy, Anglicy — brak nam przedewszystkiem doświadczenia i środków finansowych.

Niech że więc ten pierwszy występ na szerokiej arenie sportowej będzie dla was, braci wioślarska, nauką i zachętą do dalszej pracy.

A kiedyś nadejdzie może chwila, gdy przy dźwięku Mazurka Dąbrowskiego — biało-amarantowy sztandar zawiśnie na maszcie olimpijskim, zwiastując swemu narodowi, że cto i Polska poczyna zwyciężać.

A więc do żmudnej pracy, druhowie wioślarze!!

Wacław Sikorski.



Regaty o Mistrzostwo Warszawy 21.IX 1924 r.
Na starcie.
Na przodzie K. W. W., W. T. W. i A. Z. S.



Czwórka Olimpijska K. W. W.
Hoffman R. — sternik, Brzozowski A., Fronczak H., Kowalec E. i Szawara J.

Twórzmy yachting Polski

Wojna światowa w której po raz pierwszy do walki stanęły nie armje, ale całe narody, wojna, która spowodowała niebywały rozchód ludzkiego materjału, wysunęły na czoło różnych zagadnień społecznych, kwestję fizycznego wychowania narodu. To co przed 1914 r. było uważane za rozrywkę, po roku 1918 staje się zagadnieniem państwowego znaczenia.

Rządy prawie wszystkich państw świata zaczynają otaczać opieką organizacje sportowe, na uniwersytetach niektórych państw tworzą się specjalne katedry, a nawet wydziały wychowania fizycznego.

Starożytne przysłowie: „in corpore sana, mens sana“ nabiera znowu w całej pełni blasku życia.

Polska, powstała „z dymem pożarów i kurzu krwi braci“, również zabrała się raźno do pracy nad wychowaniem fizycznem społeczeństwa. Powstaje szereg organizacyj sportowych mających za zadanie rozwój i uprawianie tych lub innych rodzajów sportu.

Pierwsze miejsce wśród uprawianych u nas sportów wodnych zajmuje wioślarstwo, reprezentowane przez kilkadziesiąt stowarzyszeń, natomiast na miejscu Kopciuszka znajduje się sport żeglarski.

Doprawdy, trudno dociec co było przyczyną

zaniedbania jednego z najpiękniejszych i szlachetnych sportów.

Słyszało się często zdanie, ze Polacy będąc odcięci przez zgórą 100 lat od morza, tej kolebki sportu żeglarskiego, stali się narodem par excelance lądowym.

O ile zgadzam się z naszą „lądowością“, o tyle nie mogę uznać słuszności w twierdzeniu, że bez morza nie masz żeglarstwa.

Mamy tyle ślicznych i dużych jezior i rzek, po których z powodzeniem można żaglować.

Spójrzmy na naszych sąsiadów Niemców, na zgórą 100 stowarzyszeń, uprawiających sport żeglarski, dobre $^3/_4$ przypada na stowarzyszenia śródlądowe. Niema jeziora, niema rzeki na której nie istniałby klub, lub inny „Verein“ żeglarski.

Wyjść na morze to szczyt marzeń każdego prawdziwego żeglarza-sportowca, lecz do tego trzeba być gruntownie przygotowanym i właśnie najlepszą szkołą tego przygotowania jest żaglowanie na wodach wewnętrznych.

Żeglarstwo, poza wyrobieniem fizycznem, jest świetną szkołą hartowania ducha Stała zależność od dwuch tak potężnych sił, jak wiatr i woda, wymaga ogromnej rozwagi, szybkości orjentacji, odwagi, no.... i siły. Każdy manewr, szczególnie przy silnym wietrze może zakończyć się w najlepszym razie... kapielą, o ile kierownikom i załodze zabraknie tych czynników duchowych.

Możność robienia dużych wycieczek zbliża żeglarza z przyrodą i znakomicie ułatwia poznanie kraju. Udział w regatach uczy osiągać najszybciej cel, nie wychodząc z ram szlachetnej rywalizacji i jest egzaminem umiejętności i sprawności załogi.

Moim zdaniem, głównym powodem zaniedbania w Polsce żeglarstwa sportowego było niezrozumienie jego istoty,

Żeglarstwu odmawiano praw sportowych, uważano je za zabawę, lub rodzaj miłego spędzenia czasu na świeżem powietrzu.

Dziś poglądy te należą już do przeszłości. Powoli, ale stale wchodzimy na tory rozwoju żeglarstwa w Polsce.

Przy towarzystwach wioślarskich zawiązują się sekcje żeglarskie, powstają kluby yachtowe. Praca rozpoczęta, lecz ile jeszcze tej pracy trzeba będzie ponieść zanim żeglarstwo polskie doprowadzi się do poziomu europejskiego.

Na czoło całego szeregu prac do wykonania wysuwają się: stworzenie polskiego słownictwa żeglarskiego, opracowanie przepisów o budowie yachtów i łodzi żaglowych i wreszcie rozbudzenie wśród naszego, społeczeństwa tak bardzo lądowego, zamiłowania do żeglarstwa.

Stworzenie słownictwa żeglarskiego przedstawia pracę niezwykle zmudną wymagającą gruntownej znajomości przedmiotu i języka ojczystego. Niezapominajmy, iż polskiego słownictwa morskiego nie było nigdy i tworząc dziś rzecz nową, można łatwo wpaść w przesadę. Praca ta wymaga dużego okresu czasu, a jednak musi być wykonana z możliwym pośpiechem, aby rozwijającemu się sportowi żeglarskiemu dać ojczystą terminologję.

Czyż można dopuścić do tego, aby na yachcie pod polską banderą, polska załoga odbierała komendy w niemieckim, angielskim, czy innym języku?

Idźmy dalej. Wtedy, gdy wszystkie kraje mają opracowane ze wszystkiemi detalami przepisy o budowie yachtów i łodzi żaglowych, umożliwiające zupełnie dokładną klasyfikację wszelkich statków sportowych, my nie mamy nic.

Wtedy gdy zagranicą w każdym kraju dziesiątki i setki inżynierów — specjalistów w budowie statków sportowych pracuje nad coraz to nowemi ulepszeniami i typami my nie mamy ani jednego własnego typu yachtu lub łodzi.

Czeka nas tu podwójna praca; wychowanie ojczystych konstruktorów i stworzenie polskich typów statków sportowych.

Muszę tu zaznaczyć, iż ze względu na zaniedbany stan naszych wód wewnętrznych, tylko niektóre typy zagraniczne mogą być u nas w użyciu.

A wreszcie, nie mamy zupełnie na europejską skalę zorganizowanych stoczni yachtowych.

Ale najważniejszą pracą jest rozbudzenie naszego społeczeństwa. Nie przesadzam tu nic jeśli powiem, iż tylko wtedy staniemy się narodem umiejącym wykorzystać swój dostęp do morza, gdy całą Polskę pokryje sieć klubów i stowarzyszeń żeglarskich.

W tych ogniskach żeglarstwa będą tworzyły się zastępy polskich pionierów morza, stąd pójdą kadry dla naszej marynarki wojennej i handlowej, tu będzieześrodkowywała się nasza państwowa idea morska.

Żadna propaganda słowna, drukowana czy świetlna nie dokona nic, lub bardzo niewiele bez propagandy czynem. Jedna przejażdżka po morzu na pięknym klasowym yachcie zdziałała więcej niż 10 przesłuchanych w dusznej sali odczytów lub obejrzanych 10.000 metrów morskiego filmu. Aby morze zrozumieć i pokochać należy je poznać w naturze, nie na obrazkach lub z książek.

Niezrażeni, przeciwnie zachęceni ogromem pracy do wykonania, przystępujmy do czynu. Do budującego się gmachu państwowości polskiej dołóżmy i swoje cegiełki, a nagrodą za to będzie zwycięski udział polskiego żeglarza w międzynarodowych regatach gdzieś w Genui, Nicei lub Biaritz pod polską banderą na yachcie, wykonanym podług planów polskiego konstruktora, rękami polskich robotników.



W. B—is.

Rozwój i organizacja turystyki w Polsce.

Przed organizacją towarzystw turystycznych i sportowych mieliśmy w Polsce już turystów i to nawet bardzo wybitnych, którzy położyli duże zasługi jako pionierzy wypraw turystycznych, jak np. Wincenty Pol, Stanisław Staszic, Zeiszner, ksiądz prof. Janota, Seweryn Goszczyński itd. ale nie uprawiali oni jeszcze turystyki w znaczeniu dzisiejszem. O jej powstaniu można mówić dopiero od chwili, kiedy powstały towarzystwa turystyczne, oraz zajmujące się organizacją zbiorowych wycieczek towarzystwa sportowe. Dzieje powstania towarzystw sportowych i turystycznych w Polsce są zupełnie inne w każdym b. zaborze i chcąc mieć o nich dokładne pojęcie, należy się przyjrzeć każdemu z nich z osobna.

a) Ojcem turystyki polskiej jest były zabór austryjacki, gdzie powstało w r. 1873 pierwsze co do czasu Polskie Towarzystwo Tatrzańskie w Krakowie, zajmujące się jedynie turystyką górską, budową schronisk (głównie w Karpatach Wschodnich i Tatrach), znaczeniem kolorowemi znakami ścieżek górskich i ochroną krajobrazu górskiego, przed zeszpeceniem. W Beskidach Śląskich od lat kilkudziesięciu owocną pracę na polu turystyki górskiej rozwija niemieckie towarzystwo turystyczne „Beskidenverein", posiadające kilka własnych schronisk dobrze utrzymywanych. Wydaje ono własnym nakładem mapy i przewodniki dokładne i obszerne po Beskidach Śląskich i Zachodnich, znaczy w tych górach ścieżki i utrzymuje w nich porządek.

Pracę turystyczną poza górami podjął dopiero Akademicki Klub Turystyczny we Lwowie, założony w r. 1906—14, którego owocną i systematyczną pracę przerwała wojna. Założycielem A. K. T. był między innymi dr. Mieczysław Orłowicz, który też wydał pierwszy co do czasu Przewodnik po Galicji, dający wyczerpujący opis większych miast gór i plany wycieczek po po Galicji. Akademicki Klub Turystyczny uprawiał również turystykę płaską, której poprzednio w Galicji i nikt nie uprawiał.

Turystykę wodną uprawiały w zaborze austryjackim dwa kluby: Akademicki Związek Sportowy w Krakowie (założ. 1909 r.) i wyżej wspomniany Akademicki Klub Turystyczny we Lwowie, urządzając corocznie w okresie wakacyjnym wycieczki Dniestrem z Halicza do Okopów Św. Trójcy, z których pozostały dotychczas propagandowe fotografje Wisłockiego i Połątkiewicza.

Turystyka zimowa w byłym zaborze austryjackim zaczęła się rozwijać dopiero od r. 1906, dzięki założonemu wówczas we Lwowie Karpackiemu Towarzystwu Narciarzy, na czele którego stanęli znakomici narciarze — turyści dr. Roman Kordys i dr. Zygmunt Klemensiewicz i Sekcji Narciarskiej P. T. T. w Zakopanem pod przewodnictwem p. Marjusza Zaruskiego. Dzięki temu, że w narciarstwie ówczesnem przeważał kierunek turystyczny, turystyka zimowa górska rozwinęła się znakomicie, przez organizowanie licznych wycieczek, których rezultatem było „odkrycie" Tatr, i Karpat w szacie zimowej, uwiecznione w tysiącach wspaniałych fotografji.

b) w b. zaborze rosyjskim szykany policyjne nie pozwalały na rozwinięcie się ruchu turystycznego. Ruch turystyczny w tym zaborze zapoczątkowały liczne już wówczas w Królestwie towarzystwa kolarskie i wioślarskie, zakładając w końcu XIX w. specjalne sekcje wycieczkowe przy tych towarzystwach. Sekcje te nadały kolarstwu i wioślarstwu ówczesnemu kierunek wybitnie turystyczny i zapoczątkowały wycieczki zbiorowe po Królestwie łodziami, lub rowerami.

Bardziej planową akcję turystyczną zaczęło rozwijać w latach 1906—14 Polskie Towarzystwo Krajoznawcze, założone w Warszawie, pozostające pod kierownictwem Zygmunta Glogiera, Aleksandra Janowskiego, Kazimierza Kulwiecia i Stanisława Thugutta. Rozwijało ono swą pracę w kilku kierunkach zakładając bibljoteki krajoznawcze, domy wycieczkowe, muzea, przezroczarnie i t. p. przy powstających coraz to nowych oddziałach prowincjonalnych. Liczyło ono do wojny 4,000 członków, a jako swój organ wydawało tygodnik krajoznawczy „Ziemia".

c) W byłym zaborze pruskim rozwijał się duży ruch turystyczny niemiecki, wydawano liczne i dokładne w opisie przewodniki i mapy, co ułatwiało zwiedzanie kraju. Rozwijała się tu głównie z powodu braku gór turystyka piesza, wodna i kolarska. Polskim ruchem turystycznym zaopiekowało się dopiero Polskie Towarzystwo Krajoznawcze w Poznaniu, powstałe w r. 1913 z inicjatywy dr. Cyryla Ratajskiego obecnego ministra spraw wewnętrznych i Bernarda Chrzanowskiego, autora przewodników po Wybrzeżu Morskiem i na Kaszubskiem Brzegu. Duże zasługi na polu rozwoju turystyki polskiej położył też Aleksander Majkowski, autor Przewodnika po Szwajcarji Kaszubskiej.

Wojna przerwała rozwój turystyki we wszystkich trzech zaborach, zarówno na polu organizacyjnem, jak wycieczkowem, przez trudności komunikacyjne i przepustkowe. Nie mówiąc już o niemożliwości przedostawania się w ciągu lat 1914—18 z jednego zaboru do drugiego, trudnością był wówczas nawet wyjazd z jednego miasta danego zaboru do drugiego.

Po wojnie wzorując się na Francji i Austrji utworzono przy Ministerstwie Robót Publicznych Referat Turystyki, który w r. 1919 podjął próbę skoordynowania społecznej akcji w kierunku rozwoju turystyki w Polsce, zwołując do Krakowa Zjazd Delegatów towarzystw turystycznych, krajoznawczych i narciarskich, w dniach 11 i 12 października tegoż roku. Uchwalono na niem, że odtąd turystyką górską w Polsce opiekować się będzie Polskie Towarzystwo Tatrzańskie, a turystyką płaską Polskie Towarzystwo Krajoznawcze

i ich oddziały. Wybrano wówczas również komitet organizacyjny Związku Towarzystw Turystycznych w Polsce, który jednakże nie rozwinął żadnej działalności.

W chwili obecnej stan organizacyjny opieki nad turystyką zarówno wśród władz rządowych jak i w instytucjach społecznych przedstawia się w sposób następujący: ogólną opiekę nad turystyką powierzono istniejącemu przy Ministerstwie Robót Publicznych Referatowi Turystyki, na czele którego stoi znany pioner turystyki polskiej i autor licznych przewodników po całej Polsce dr. Mieczysław Orłowicz. W r. 1924 powstała przy tymże ministerstwie jako jego organ doradczy Międzyministerjalna Komisja Turystyczna, której przewodniczącym jest. inż Mieczysław Rappe, naczelnik wydziału Minist. Robót. Publicznych, jego zastępcą Dr. Mieczysław Orłowicz, sekretarką podpisana, a jako członkowie stali należą delegaci ministerstw: kolei, oświaty, spraw węwnętrznych, handlu i przemysłu, skarbu, spraw zagranicznych, generalnej dyrekcji zdrowia i generalnej dyrekcji poczt i telegrafu.

Związek Towarzystw Turystycznych jeszcze w Polsce nie istnieje, natomiast poszczególnemi działami turystyki opiekują się następujące towarzystwa: turystyką wodną — Polski Związek Towarzystw Wioślarskich, turystyką kolarską — Polski Związek Towarzystw Kolarskich, turystyką zimową — Polski Związek Narciarski, turystyką automobilową — Automobilklub Polski, turystyką górską—Polskie Towarzystwo Tatrzańskie, i jego odddziały, oraz Beskidenverein w Bielsku, turystyką płaską — Polskie Towarzystwo Krajoznawcze i jego oddziały, oraz powstały w r. 1925 z inicjatywy Automobilklubu Polski Touring Klub Polski.

W dziedzinie turystyki wodnej niema organizacji, która by się nią specjalnie zajmowała, aczkolwiek dość intesywnie uprawiają ją członkowie niektórych towarzystw wioślarskich, w szczególności A. Z. S. w Krakowie i Warszawskie Tow. Wioślarskie i Koło Wioślarzy w Warszawie, zaś inne towarzystwa wioślarskie główny nacisk kładą na kierunek sportowy.

Przypuszczać należy, że o ile by Polski Związek Tow. Wioślarskich nie powołał specjalnej komisji turystycznej dla zbiorowego kierownictwa turystyką wodną w Polsce, sprawę tę posunie naprzód sekcja wycieczek wodnych przy organizowanym obecnie Polskim Touring Klubie.

Maryla Szachówna.



WYCIECZKA WARSZAWSKIEGO TOWARZYSTWA WIOSLARSKIEGO W 1924 R. DO SUCHYCH-TRAW.

O turystyce wioślarskiej.

Sport wioślarski uprawiany bywa w trojakiej postaci. Najstarszą jest pierwotna jego forma, mająca przedewszystkiem charakter spacerowy. Spędzenie kilku godzin na świeżem powietrzu, używając przytem zdrowego ruchu fizycznego, lub chociażby tylko siedząc na łodzi w charakterze mniej lub więcej biernego pasażera, zdala od ciżby miejskiej, miało od niepamiętnych czasów urok, pociągający nawet wówczas, gdy jeszcze o sporcie mowy nie było. Przebywanie na wodzie jest miłem szczególnie pod wieczór, po zachodzie słońca, po upalnym i znojnym dniu. To też wioślarstwo spacerowe uprawiane bywa tak na stawach i jeziorach, jako też na rzekach w bliskości siedzib ludzkich, a nawet na morzu wzdłuż i nieopodal wybrzeża. Wioślarstwo tego rodzaju zazwyczaj posługuje się łodziami mniej lub więcej ciężkiemi, typu starego, o stałych siedzeniach, bez odsadników i o krótkich wiosłach. Z tych też względów wioślarstwo takie na miano sportu właściwie nie zasługuje i jest raczej wstępnym etapem przygotowawczym, z którego z biegiem czasu wyłoniły się dzisiejsze formy rozwojowe.

Spacery powoli się przedłużały, przyjmując formę wycieczek, do których używano łodzi jeszcze ciężkich, lecz posiadających już ruchome siodełka. Zjawisko to obserwować można było szczególnie w okolicach wielkich miast, przyczem do wycieczek zaczęto używać łodzi wielowiosłowych, o długich wiosłach, właściwie zasadniczo nie nadających się do celów wycieczkowych.

Odtąd rozwój sportu wioślarskiego szedł dwoma zgoła odrębnemi drogami:

Z jednej strony uszlachetniano coraz bardziej typ łodzi, czyniąc ją lżejszą, ale tem samem wywrotniejszą; wymagającą gruntownego wyszkolenia, nietylko w kierunku indywidualnej sztuki wiosłowania, doprowadzanej do bardzo subtelnej doskonałości, ale wymagającą nie w mniejszym stopniu także zespolenia wyczynów poszczególnych członków osady, określonego technicznym wyrażeniem „zgranie“.

Ten kierunek rozwoju wytworzył typ łodzi wyścigowej i wioślarza wyścigowego. Jest to niewątpliwie najszlachetniejszy rodzaj sportu wioślarskiego, ale hołdować mu mogą tylko ci, których serce, płuca i ogólny stan fizyczny pozwalają na znaczne wysiłki, przy jednoczesnej emocji. Abstrachując od dokładnego poznania łodzi oraz terenu, t. j. wody, sport ten stawia wysokie wymagania pod względem umiejętności wiosłowania, zgrania osady i wytrenowania, któremu przez dłuższy czas oddawać się trzeba z prawdziwem poświęceniem i wytrwałością.

Ale z drugiej strony sport wioślarski posiada jeszcze inną drogę rozwojową, zgoła odrębną, lecz niemniej ciekawą, a bodaj czy nie pożyteczniejszą. Drogą tą jest turystyka. Z całym naciskiem ostrzedz tu muszę przed mieszaniem dwuch pojęć: turystyki a wycieczek, tak często spotykane w naszych klubach wioślarskich. Iluż to wioślarzy z zaparciem się siebie i z wytrwałością godną lepszej sprawy, w ciągu całego sezonu uprawia wyjazdy wycieczkowe do punktów odległych o kilkanaście lub nawet kilkadziesiąt kilometrów od przystani, po to tylko, aby skwapliwie zapisywać „kilometry“ do książeczek kontrolnych i zebrać w ciągu sezonu liczbę kilometrów potrzebną do uzyskania tej lub owej nagrody „turystycznej!“ Twierdzę to na podstawie osobistego doświadczenia, gdyż sam należę do tych, którzy za młodu, że się tak wyrażę, „wyjeździli“ sobie nagrodę turystyczną, wielokrotnemi wyjazdami wycieczkowemi z Warszawy do łachy Wilanowskiej, odległej zaledwie o kilka kilometrów.

Ale mylą się ci, którzy sądzą, że to jest turystyka wioślarska. Nic podobnego! To nawet nie jest parodją turystyki. Niejeden z wioślarzy otrzymuje w ten sposób nagrodę „turystyczną“, nie uprawiając właściwie wcale turystyki.

W przeciwstawieniu do wycieczkowania pojęcie turystyki mieści bowiem w sobie szlachetny zarodek chęci poznania czegoś nowego; odwiedzenia i zobaczenia wód, krajów, dzielnic lub zakątków nieznanych, albo przynajmniej mało znanych, lub rzadko odwiedzanych; przeżycia nowych wrażeń, doświadczenia przygód i nauczenia się czegoś.

Turystyka wioślarska uprawiana na większą skalę rozwija samodzielność, uczy radzić sobie samemu i zadawalniać się byle czem. Trzeba wyrzec się wszelkich wygód, sypiać gdzie się nadarzy: na podłodze, na klocach, na trawie, a w lepszych wypadkach na sianie, lub na słomie; jadać bez grymasów, to co można otrzymać. Nieraz się zdarzy, iż zapasy zabrane się wyczerpią, a napełnić śpiżarni nie można tak jakby się chciało. Najgorzej zaś jest, gdy wycieczkę prześladuje niepogoda. Deszcze i wilgoć wybrzeża ogromnie utrudniają turystykę wioślarską i nieraz trzeba mocno zacisnąć zęby, żeby wytrwać.

Ale wszystkie te niewygody i przykrości kompensuje stokrotnie pogoda. Wówczas cudne obrazy natury, kąpane w najróżnorodniejszych, zmiennych efektach świetlnych, majestatycznie przesuwają się przed oczyma powoli płynącego naprzód wioślarza. Płuca oddychają wtedy pełną piersią, a muskuły pracują intensywnie. Jak miłym jest przystanek na odludnym brzegu i kąpiel po kilkogodzinnym znoju, ten tylko ocenić potrafi, kto sam tego doznał.

Wielka turystyka wioślarska wymaga starannego i umiejętnego przygotowania, od którego w znacznym stopniu zależy powodzenie wyprawy.

Pierwszym etapem jest opracowanie planu. Do tego celu posługiwać się należy szczegółowemi mapami, które nam dają możność kartograficznego zapoznania się z terenem i z wodami, jakie, zamierzamy przebyć.

Mapy te muszą być możliwie dokładne. Najlepiej posługiwać się mapą sztabową w skali 1:300,000, albo nawet 1:100,000 tam, gdzie mapy



o tak wielkiej skali istnieją. Na mapach tych nietylko zorjentować się możemy w przebiegu wód, ale również w rozmieszczeniu lasów, łąk, błot, suchych wyżyn, śluz, oraz osad ludzkich w postaci miast, wsi, leśniczówek. Co najważniejsze, możemy mierzyć odległości i na tej podstawie zgóry planować przypuszczalne miejsca postojów i noclegów. Umiejący czytać mapy i obeznani z kartografją mogą ponadto wnioskować o rodzaju lasów i o typie osad ludzkich. Posiadanie dobrych map i prawidłowa ich wykładnia jest zatem czynnikiem niezmiernej wagi dla wioślarza turysty.

Wybór łodzi i utworzenie osady lub osad jest następnym etapem. Ze względów zdrowotnych i wygody wioślarzy, wskazanem jest posługiwać się łodziami o krótkich wiosłach. Wówczas wioślarz pracuje obydwoma rękoma jedno-

cześnie, co dodatnio wpływa na prawidłowy rozwój ciała. Na wielowiosłowych łodziach o długich wiosłach wioślarz pracuje jednostronnie cały dzień bez zmiany. Praca na wiośle od świtu do zmroku bez zmiany jest zbyt uciążliwą, szczególnie gdy wyprawa planowaną jest na kilka tygodni. Z tego względu poleca się do wielkiej turystyki używać łodzi na cztery krótkie wiosła, umożliwiające pełną zmianę co dwie godziny, lub połowiczną z godzinnym odpoczynkiem na sterze po dwuch godzinach wiosłowania. Łódź powinna być niezbyt ciężkiego typu, celem ułatwienia przenoszenia jej, gdy zajdzie ku temu potrzeba. Miejsce sternika powinno być zaopatrzone w oparcie. Bagaże kładzie się za tą ławeczkę oraz na nosie łodzi.

Skład osady jest czynnikiem niezmiernie ważnym. Dobór wioślarzy wyćwiczonych, wytrzymałych, sumiennych i sympatyzujących ze sobą stanowi o nastroju towarzyskim, jaki zapanuje w czasie trwania wycieczki. Subordynacja jest warunkiem koniecznym. Wszyscy winni, bez zastrzeżeń, słuchać i wykonywać polecenia obranego komendanta, i rozkazy kolegi, pełniącego obowiązki sternika podczas jazdy. To też organizacja wielkiej wycieczki turystycznej wymaga, aby uczestnicy przed wyjazdem podzielili pomiędzy sobą obowiązki.

Obiera się: Komendanta, który prowadzi wycieczkę, podług zgóry ustalonego planu, wyznacza postoje, odpoczynki, noclegi i opiekuje się łodzią na której jedzie. Gospodarz zaopatruje załogę w prowianty i prowadzi ogólną kasę. Ewentualnie zajmuje się też gotowaniem strawy. Kronikarz notuje wszelkie spostrzeżenia mogące oddać usługi przyszłym turystom i zbiera materjały do opisu wycieczki. Ewentualnie robi zdjęcia fotograficzne.

Gdy wycieczka składa się z dwuch lub kilku osad, wówczas komendantowi daje się do pomocy zastępcę, gospodarzowi — karmiciela i kwatermistrza, któremu przypada rola wyszukiwania noclegów, kronikarzowi zaś — fotografa, który oprócz zdjęć widoków godnych utrwalenia, ma obowiązek na życzenie kronikarza robić zdjęcia potrzebne do opisu wycieczki.

Do spełniania czynności dotyczących ogółu uczestników, jako to: wyciągania łodzi z wody i przenoszenia jej, ładowania i wyładowywania łodzi, pomocy przy uszczelnianiu i reperacji łodzi i t. p., wszyscy uczestnicy winni się poczuwać bez ogródek i bez ociągania się.

Są jeszcze zasady ogólne, do przestrzegania których uczestnicy powinni się zobowiązywać w interesie sportu. Do tych należy przedewszystkiem: wyrozumiałość i cierpliwość w razie podrażnienia któregokolwiek z kolegów. Pewne wyrobienie pod tym względem jest czynnikiem niezmiernie ważnym, gdyż zbytnie przemęczenie, oraz znoszone niewygody często wytwarzają grunt podatny do łatwej irytacji.

Jaknajdalej posunięta abstynencja w spożywaniu alkoholu. Używanie alkoholu osłabia siły i zmniejsza odporność. Wyjątek stanowi jedynie wino czerwone, które zabierać należy jako środek leczniczy, stosowany przeciwko zaziębieniom, wówczas, gdy są zimne poranki i wieczory, albo padają długotrwałe deszcze. Myśliwi nie powinni bezcelowo niszczyć ptactwa podczas jazdy. Z tego względu ograniczenie ilości broni na łodzi jest bardzo wskazane. Oczywiście uwaga ta nie dotyczy rewolwerów.

Dalekie kilkotygodniowe wyprawy, w szczególności na Kresy wschodnie, wymagają specjalnie starannego ekwipunku, obejmującego następujące przedmioty:

Ekwipunek łodzi: wiosło zapasowe, bosak, latarka naftowa i poduszki ratunkowe.

Ekwipunek komendanta: młotek, obcęgi, imadełko, świderek, sznur, drut, gwoździe, kit, kilka deseczek i kawałki blachy. Latarka elektryczna.

Ekwipunek gospodarza: siekierka, czajnik, czajniczek, garnek duży, trójnóg, korkociąg, nóż kuchenny, butelka nafty, spirytus denaturowany, maszynka spirytusowa. Plandeka, szczotka do ubrania, podrywka, błyszcz, dwie skrzynki do prowiantów pożądane z wiekami na zawiasach i apteczka podręczna.

Ekwipunek kronikarza: mapa, kompas kajet w sztywnej oprawie i ołówki.

Ekwipunek fotografa: aparat, kilka tuzinów klisz lub filmy.

Ekwipunek wioślarzy: mundur, białe spodnie lub strój marynarski, pled, peleryna lub palto. Pożądany strój nieprzemakalny oraz worek do spania. Zapasowe obuwie, pończochy, sweter, łyżka, łyżeczka, nóż, widelec, kubek, talerzyk, jasiek. Szczoteczka do zębów, przybór do golenia, ręcznik, mydło, igły, szpilki, agrafki, nici i nożyczki.

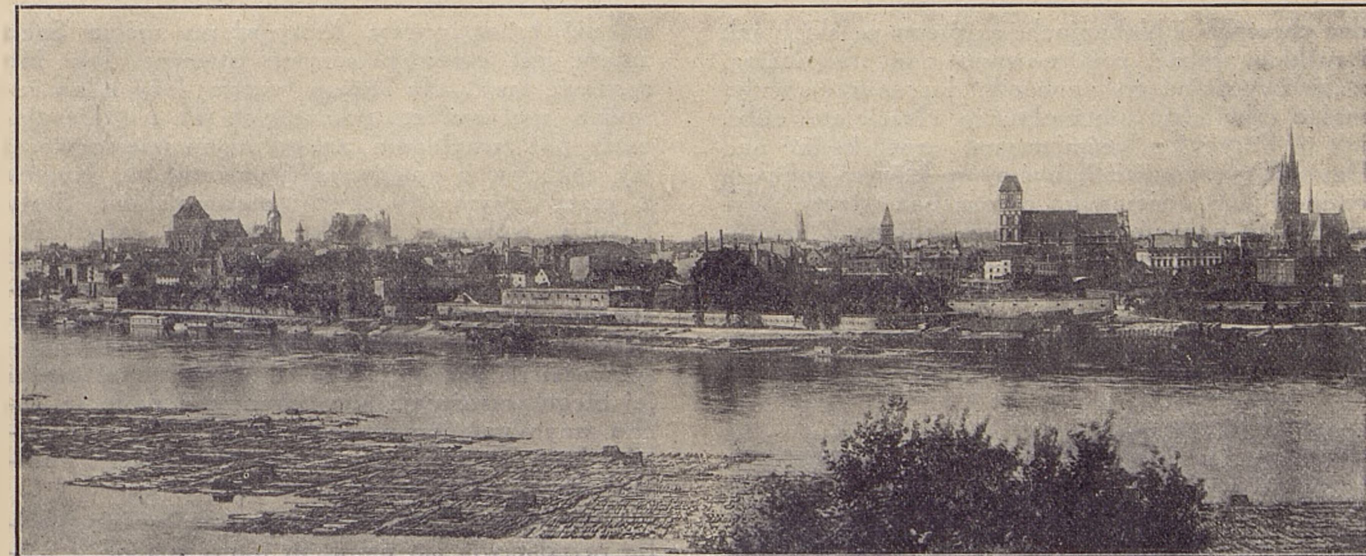
Ekwipunek śpiżarni: śliwki suszone, cukier, kakao, kawa mielona, mleko skondensowane, czekolada, herbata, manna, sól, maggi, nieco włoszczyzny suszonej i pieprzu mielonego, wino czerwone, sucharki.

Ekwipunek apteczki: wata, gaza, bandaże, jodyna, wazelina, bandaż lepki, kolodjum, środek przeczyszczający, aspiryna, chinina, proszki od bólu głowy, olejek kamforowy, krople Inoziemcowa, walerjana, xeroform, spirytus leczniczy, opjum, plaster angielski.

Jak widać z powyższego krótkiego opisu, zorganizowanie wyprawy turystycznej wioślarskiej nie jest sprawą tak prostą, jakby się wydawać mogło. Wzamian za to wszakże, sport ten jest ideałem wszystkich sportów. Odrywa od życia codziennego i przenosi człowieka na swobodę; jak żaden inny sport wystawia ciało na życiodajne działanie promieni słonecznych i zmusza do oddychania pełną piersią; rozwija muskulaturę i poszerza płuca; wyrabia odporność samodzielność i hart; męczy fizycznie, ale jest prawdziwym odpoczynkiem duszy i nerwów. Otwiera przed nami utajone karty z księgi naszej ziemi ojczystej, rozwijając przed oczyma naszemi przepiękne zmienne obrazy majestatycznej natury.

Poznajmy wody polskie, a nauczymy się je cenić.

(D. c. n.) *Jerzy Loth.*



PANORAMA TORUNIA.

Szlaki turystyki wodnej w Polsce.

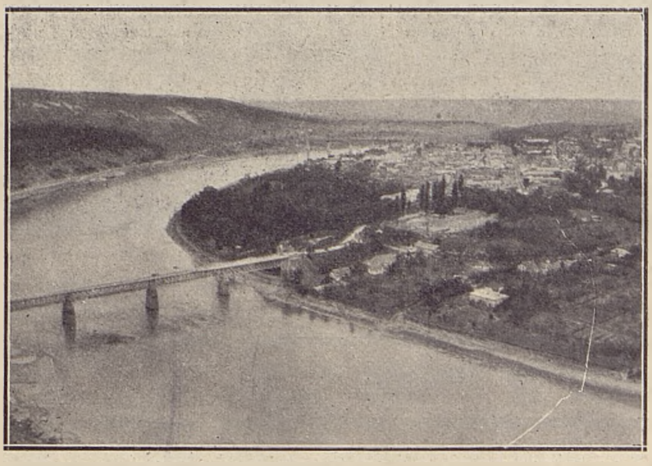
Rzek większych i mniejszych, nieraz o bardzo malowniczych brzegach, pięknych i dużych jezior nam nie zabraknie, mimo to jednakże turystyka wodna rozwija się bardzo powoli. Coprawda w latach przedwojennych stał temu na przeszkodzie fakt przecięcia najważniejszej rzeki Wisły trzema granicami państw zaborczych, co utrudniało przedostanie się wodą z jednego zaboru do drugiego, zmuszając turystów wodnych do urządzania wycieczek jedynie w obrębie jednego zaboru. Sam doświadczałem tego kilka lat przed wojną, kiedy Akademicki Klub Sportowy we Lwowie chciał urządzić wycieczkę łodzią Dniestrem, z Halicza aż do Czarnego Morza. Dopłynęliśmy tylko do granicy byłej Galicji w Okopach Świętej Trójcy. Dalej okazało się, że na odbycie wycieczki nie może nam pozwolić nawet gubernator podolski baron Korff, u którego interweniowaliśmy w Kamieńcu Podolskim osobiście, ale że potrzebne jest do tego aż pozwolenie ministerstwa z Petersburga, które naturalnie pozwolenia tego austryjackim obywatelom odmówiło „ze względów strategicznych".

Niemniej jednakże turystyka wodna rozwijała się dość dobrze, W byłem Królestwie Kongresowem wycieczki wodne organizowały intensywnie po Wiśle, Warcie, Bugu, Narwi itd. liczne towarzystwa wioślarskie z Warszawskiem Towarzystwem Wioślarskiem na czele, a kierunek turystyczny w wioślarstwie ówczesnem nie ustępował bynajmniej jak obecnie kierunkowi sportowemu.

W byłej Galicji najintensywniej turystykę wodną uprawiały towarzystwa akademickie. Akademicki Związek Sportowy w Krakowie utrzymywał specjalny dla celów wycieczkowych kilka łodzi turystycznego typu a jego członkowie zapuszczali się na nich nietylko Wisłą w dół i w górę rzeki, ale odbywali też dalekie wycieczki po jej dopływach docierając mimo silnego prądu w górę rzeki, Dunajcem do Sącza, i Sanem do Przemyśla. W Przemyślu nawet jedną z ich łodzi wycieczkowych „Luba" zaskoczyła wojna, i dopiero po wielkich trudach w kilka lat później została ona odstawioną do Krakowa.

Akademicki Klub Turystyczny we Lwowie był propagatorem turystyki wodnej po rzece Dniestrze, nigdy przedtem przez nikogo nie uprawianej, jemu też należy przypisać niemal że odkrycie prześlicznych brzegów Dniestru, płynących w olbrzymich zakrętach wśród jarów Podola. Klub posiadał własną łódź na 12 osób, stojącą stale w Haliczu, skąd corocznie, nieraz kilkakrotnie, wyruszały wycieczki klubu złożone z 12 osób w dół rzeki, dopływając po siedmiu dniach do końcowego punktu byłej Galicji Okopów Św. Trójcy u spływu Dniestru i Zbrucza, skąd końmi odstawiano łódź do stacji kolejowej w Ioaniu Pustem, a stąd za bardzo tanie pieniądze (12 złotych za całowagonowy ładunek łodzi przy odległości 200 klm.) odsyłano ją z powrotem do Halicza, skąd niezadługo potem rozpoczynała wycieczkę druga partja. Duszą tych wycieczek Dniestrowych był entuzjasta Dniestru, a zarazem znakomity skrzypek, p. Juljusz Mokłowski, (który po wojnie grał przez kilka lat wśród pierwszych skrzypków Filharmonji warszawkiej). Był on nietylko sternikiem łodzi na Dniestrze, ale zarazem nadwornym muzykiem każdej wycieczki, wykorzystując wszystkie wolne od wirów i prądów partje Dniestru dla wspaniałych koncertów skrzypcowych. Muzyka ta zapewniała naszym wycieczkom ogromną popularność, tak wśród naddniestrzańskich chłopów ruskich wiosek, którzy idąc brzegiem towarzyszyli nieraz „grającej łodzi", jak i w leżących po dro-

dze dworach i plebanjach, zarówno polskich jak i ruskich, gdzie przyjmowano nas na noclegi z nadzwyczajną gościnnością, dopraszano się niemal o odwiedziny, a niektórzy właściciele dóbr, jak p. Potocki z Kośmierzyna, czaty konne nad Dniestrem rozstawiali, byśmy w którym roku nie ominęli jego gościnnego dworu bez wizyty. Wycieczki te pozostaną dla mnie jednym z najmilszych wspomnień z lat akademickich, dzięki ogromnemu urokowi, jaki daje turystyka wodna,



Zaleszczyki nad Dniestrem.

uprawiana po dużej rzece płynącej malowniczą okolicą.

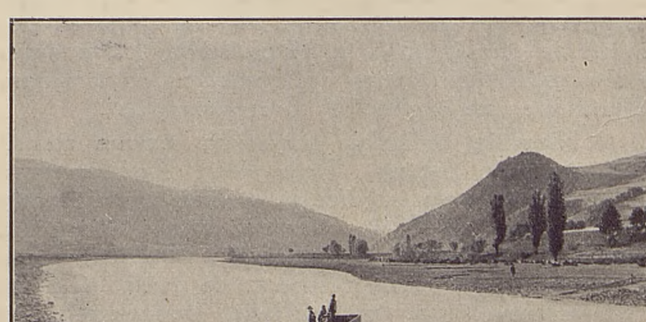
Artykuł obecny nie ma za zadanie dać wyczerpującego zarysu turystycznych szlaków wodnych w Polsce, gdyż mogłoby to nastąpić jedynie w szeregu kilku, czy też kilkunastu artykułów, poświęconych specjalnie pewnym tylko rzekom, czy też grupom jezior. Tutaj pisząc o nich ogólnie dla pewnego rzutu oka na całość, ograniczyć się muszę tylko do bardzo schematycznego i pobieżnego zestawienia.

Zaczynam naturalnie od królowej rzek naszych W i s ł y, nietylko dlatego, że jest największą z rzek naszych, ale też i dlatego, że nad nią leży cały szereg dużych miast z Warszawą i Krakowem, które są siedzibą najwybitniejszych towarzystw wioślarskich w Polsce, a dla ich członków Wisła z natury rzeczy pozostanie najważniejszym wodnym szlakiem turystycznym. Niestety Wisła płynie przez krainy dość płaskie, a dolina jej tylko w kilku miejscach odznacza się wybitniejszą pięknością krajobrazu. Do najpiękniejszych miejsc nad Wisłą należy przełom przez Jurę Krakowską z widokiem na malownicze ruiny opactwa w Tyńcu, klasztor Kamedułów na Bielanach, i sam Kraków z Wawelem, oraz w średnim biegu partja między Janowcem a Kazimierzem, gdzie Wisła przebija się wśród wysokich brzegów między wyżyną Małopolską a wyżyną Lubelską. Widok na Wisłę z górnej baszty zamku w Kazimierzu jest też najpiękniejszym widokiem jej doliny jaki znam wogóle.

Niedaleko za Krakowem dochodzi do Wisły od strony północnej wysoka krawędź wyżyny Małopolskiej, stąd jej brzeg lewy na całej przestrzeni aż po Kazimierz jest bardziej urozmaicony niż brzeg prawy, który aż po ujście Sanu zajęty jest przez piasczyste równiny, łąki lub sosnowe lasy. Na lewym brzegu leży kilka zarówno malowniczo położonych jak i interesujących pod względem zabytkowym miejscowości jak Hebdów z opactwem Norbertanów, Rogów z prześlicznym dworkiem staropolskim, Stary i Nowy Korczyn, z kilku cennemi zabytkami, słynny z manifestu Kościuszki Połaniec, Koprzywnica z opactwem Cystersów, wre zcie prześlicznie położony Sandomierz, z mnóstwem zabytków artystycznych i historycznych. W miejscowości na prawym brzegu Wisły w tej części jej biegu wyróżniają się: Baranów z najlepiej zachowanym pałacem renesansowym w Polsce i Dzików koło Tarnobrzega, z wspaniałą galerją obrazów hr. Zdzisława Tarnowskiego.

Środkowa partja Wisły od Puław po Modlin przedstawia się najmniej interesująco, a niestety w tej właśnie części doliny Wisły leży Warszawa. Rzeka płynie wśród stosunkowo płaskich, piasczystych brzegów, zmieniając często koryto i tworząc liczne łachy, mielizny i odnogi. Poza Warszawą z miejscowości położonych tutaj nad Wisłą zasługuje na zwiedzenie jedynie Czersk z ruiną zamku książąt Mazowieckich.

Od ujścia Bugu, Narwi pod Modlinem brzegi Wisły stają się znowu bardziej interesujące. Odnosi się to w szczególności do wysokiego brzegu prawego, podczas gdy lewy zajęty początkowo przez lasy puszczy Kampinoskiej, poźniej zaś przez łąki, wśród których rozrzucone są chaty kolonji niemieckich, pozostaje nadal płaskim. Z miast położonych nad Wisłą w tej partji zabytkami lub malowniczością położenia wyróżnia się Zakroczym, Czerwińsk z romańskiem opactwem Kanoników Lateraneńskich, Wyszogród, przedewszystkiem jednakże, nieustępujący pięknością położenia Sandomierzowi, Płock. Między Płockiem a Włocławkiem zwraca uwagę Dobrzyń z górą zamkową i malownicza ruina zamku w Bobrownikach. Na lewym brzegu Wisły leży Włocławek, który sam nie posiada wprawdzie pięknego położenia, jednakże bardzo pięknym jest wi-



Poprad pod Piwniczną.

dok na miasto i na Wisłę z wzgórza na przeciwnym brzegu rzeki, na którym wystawiono obelisk na cześć poległych tu w r. 1920 w walce z bolszewikami. Na tym samym brzegu w dalszym ciągu tuż przed granicą województwa pomorskiego mija się zakład kąpielowy w Ciechocinku.

W granicach województwa pomorskiego zaraz u wstępu leżą nad Wisłą przy ujściu Drwęcy ruiny zamku w Złotorji, o kilkanaście kilometrów dalej bardzo interesująco przedstawiający się od



Narew pod Serockiem.

strony Wisły Toruń, bogaty we wspomnienia historyczne i zabytki artystyczne. W granicach województwa pomorskiego pejsażowo najpiękniejsze miejsca doliny Wisły leżą w przełomie na północ od ujścia Brdy, zaczynającym się pod Fordonem i Ostromeckiem, oraz na północ od Świecia, w przełomie pod Sartawicami. Widok na dolinę Wisły, która tutaj już jest majestatyczną rzeką, z wyżyny między Świeciem a Sartawicami, jest, po widoku w Kazimierzu nad Wisłą, bodaj że najpiękniejszym widokiem tej rzeki. Z położonych nad Wisłą miast w województwie pomorskiem, szczególną malowniczością położenia na wysokim brzegu odznacza się Chełmno, bardzo malowniczo są też położone Gniew i Grudziądz. Sporo zabytków posiadają miasta Świecie, Nowe i cokolwiek oddalony od Wisły Pełplin z katedrą biskupią.

Rozmiary artykułu nie pozwalają mi na równie szerokie opisanie dolin pozostałych rzek jak doliny Wisły. Zaznaczyć muszę jedynie, że z dopływów Wisły najpiękniejsze doliny tworzą w swym górnym biegu jej dopływy karpackie, szczególnie Soła, Skawa, Raba, Dunajec z Popradem, Wisłoka i San. Słynny jest przełom Dunajca przez Pieniny. Z dopływów lewobrzeżnych rzeka Prądnik tworzy słynną dolinę Ojcowską, a rzeka Pilica piękną, lasami otoczoną dolinę od Przedborza po Inowłódź. Dopływy z prawego brzegu, które Wisła przyjmuje w środkowym biegu, a z których największe są Wieprz i Narew wraz z Bugiem przepływają okolice pejsażowo interesujące, płynąc niemal bez przerwy wśród równin, łąk i lasów.

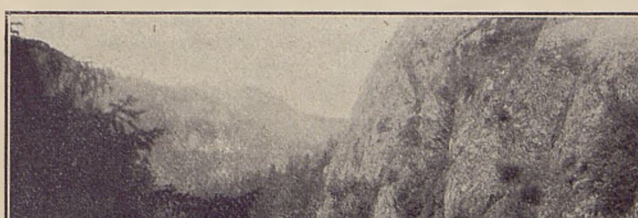
Z dopływów Wisły w granicach województwa pomorskiego w jej biegu dolnym tak wpadające pod Toruniem Drwęca, płynąca od wschodu, jak i wpadające z lewego brzegu Brda, Czarna Woda i Motława, są to rzeki wartko płynące z wyżyny pojeziorza o czystej wodzie, które odwadniają liczne jeziora. Najpiękniejszą wśród mniejszych rzek pomorskich jest kaszubska Radunia, płynąca z jezior Szwajcarji Kaszubskiej i tworząca dziki wąwóz pod Żukowem.

Wielkopolska leży w dorzeczu Warty, która wypływa z Jury Krakowskiej koło Zawiercia. Zarówno sama Warta, jak i jej dopływy z których największą jest Noteć, nie odznaczają się naogół malowniczością swych dolin.

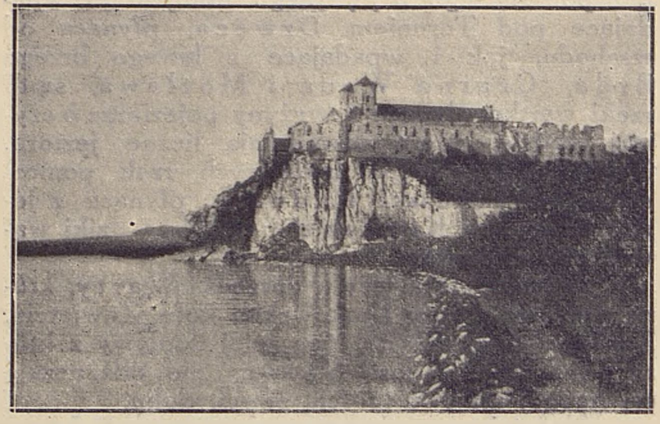
Największą rzeką ziem historycznej Litwy jest Niemen, który obecnie tylko w górnym i średnim biegu należy do Polski, w dolnym do Litwy. Płynąc przeważnie wśród dość wysokich i zalesionych brzegów tworzy piękną dolinę, której najpiękniejsze partje znajdują się na wschód od Nowogródka, oraz powyżej i poniżej Grodna, które słynie z malowniczego położenia. Z dopływów Niemna największa jest Wilja, nad którą leży Wilno. W okolicach Wilna tworzy Wilja bardzo piękną dolinę w górach Ponarskich, Szczara, do kanału Ogińskiego, Czarna Hańcza do kanału Augustowskiego.

Południowo-wschodnie województwa Polski w szczególności Polesie, Wołyń i województwo stanisławowskie leżą w dorzeczu morza Czarnego, za pośrednictwem rzek Dniepru, oraz Dniestru. Do Dniestru wpada Prypeć, główna rzeka Polesia. Jest to typowa rzeka bagienna, o powolnym biegu, szerokiem korycie i licznych ramionach. W czasie roztopów wiosennych zalewa ona i jej liczne dopływy prawobrzeżne okolice w olbrzymim promieniu, zamieniając ją jakgdyby w duże jezioro. Większość dopływów Prypeci płynących od południa ma zupełnie odrębny charakter w swym górnym biegu, wśród wyżyny wołyńskiej, gdzie rzeki Styr, Ikwa i Horyń, tworzą malownicze doliny.

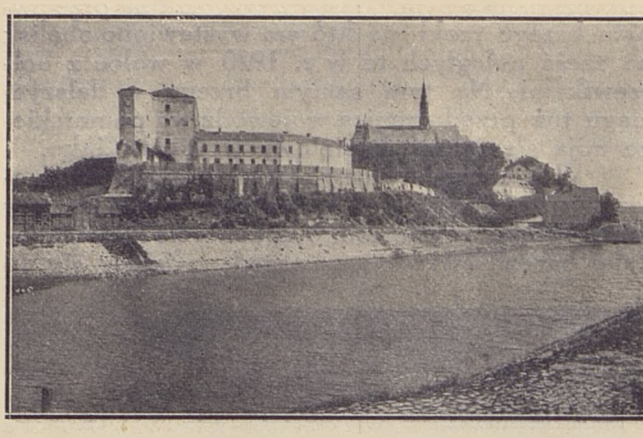
Największą rzeką ziem południowo-wschodnich jest Dniestr, którego dolina pięknością przewyższa doliny innych większych rzek w Pol-



Dunajec w Pieninach.



Wisła pod Tyńcem z widokiem na dawne Opactwo.



Wisła pod Sandomierzem z widokiem na zamek i katedrę.

sce. Wypływa ona na pograniczu Bieszczad i środkowego Beskidu, a od Rozdołu i Żurawna zbliża się do wyżyny podolskiej, wśród której tworzy aż do granicy Polski w Okopach św. Trójcy wspaniały jar. Majestatyczna rzeka wije się tu w olbrzymich zakrętach, wśród bardzo wysokich i stromych, nierzadko skalistych urwisk, jakiemi spada ku rzece krawędź wyżyny. Miejscami wysokość tego brzegu dochodzi do 170 m. nad poziom rzeki. Zamieszkała nad brzegami Dniestru ludność ruska, odznacza się pięknością typów i malowniczością strojów.

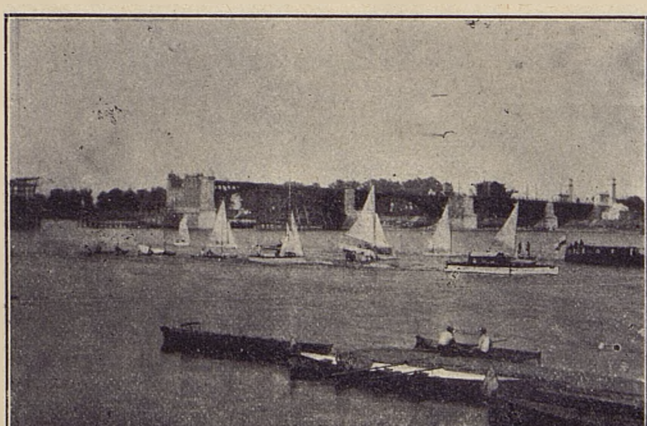
Dopływy Dniestru z prawego brzegu są to rzeki płynące z Karpat, wśród których tworzą piękne i długie doliny. Do najpiękniejszych należą doliny Stryja, Oporu, Sukieli, Świecy i obydwóch Bystrzyc, a najpiękniejszą jest dolina Łomnicy w Gorganach. Dopływy zaś lewobrzeżne od Gniłej Lipy po Zbrucz, są to charakterystyczne rzeki podolskie, które tworzą kilka długich równoległych jarów, przecinających wyżynę podolską z północy na południe. Bardzo malowniczym jest jar Strypy pod Buczaczem, jar Dżurynki pod Czerwonogrodem, jar Seretu od Czortkowa do ujścia, oraz jar Zbrucza w Miodoborach od Satanowa po Husiatyn.

Beskidy Huculskie wraz z Czarnohorą odwadnia Prut, tworzący piękną dolinę karpacką, którą biegnie kolej ze Stanisławowa do Worochty. Równie piękne, lecz bardziej dzikie są doliny jego dopływów Białego i Czarnego Czeremoszu. Słynną jest zarówno z piękności okolic, jak i licznych emocji, jakich dostarczy uczestnikom wycieczki, podróż tratwami z Burkuty, przez Żabie, do Kut (110 km.). Tratwy są też głównym sposobem turystyki wodnej dla większości rzek górskich, gdyż z powodu wartkiego prądu i licznych głazów w dnie nie nadają się one dla wioślarstwa.

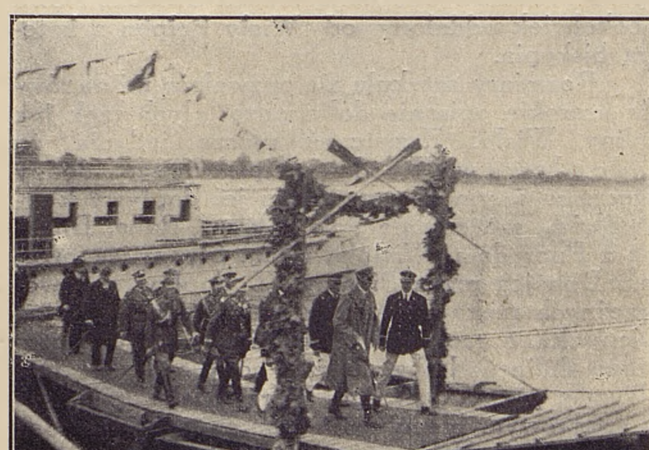
Systemy wodne w Polsce połączone są wprawdzie licznemi kanałami, ale nie wszystkie z tych kanałów znajdują się w stanie, który umożliwiałby przepłynięcie ich łodzią. Jedne są zabagnione i zarosłe szuwarem, inne jak np. kanał Ogińskiego zniszczone w czasie wojny przez przegrodzenie ich na przestrzeni dziesiątek kilometrów zasiekami z drutu kolczastego. Utrudnia to podejmowanie okrężnych wycieczek wioślarskich o ile miałyby one objąć systemy różnych rzek.

Uzupełnieniem wycieczek wodnych byłyby wycieczki po licznych jeziorach północnej Polski. O tych pomówię w specjalnym artykule:

Dr. Mieczysław Orłowicz.



Holowanie żaglówek do startu podczas „Święta Wisły" w 1924 r.



Prezydent Rzeczypospolitej St. Wojciechowski na przystani W.T.W.

Urywek ze wspomnień turysty.

Grono miłośników krajoznawstwa, członków Koła Wioślarzy Warszawskich, zorganizowało i odbyło w roku ubiegłym wycieczkę łodzią na cztery krótkie wiosła, od źródeł do ujścia Wisły i brzegiem morskim do Gdyni. Z książki p. t. „Od źródeł Wisły do morza“, która niebawem opuści prasę, wyjmujemy poniższy fragment.
Sądzimy, że wrażenia z wycieczki zachęcą wioślarzy, odbywających dalekie wędrówki wodne do zapisywania swych wrażeń, sama przygoda zaś, winna być przestrogą dla uczestników przyszłych wycieczek turystycznych. *Redakcja.*

Dzień dziewiątego lipca 1924 roku był nietylko pierwszym dniem właściwej wioślarskiej podróży z biegiem Wisły, nietylko najbarwniejszym i najobfitszym w zdarzenia z pośród wszystkich dni naszej wędrówki, — lecz również dniem, którego niezatarte wspomnienia pozostają w pamięci na zawsze.

Świt zaróżowił się jakiś dziwnie senny, przymglony i cichy. Zostawiwszy w hotelu Wicka i Wacka, pogrążonych jeszcze w błogim śnie, objuczeni licznemi plecakami i walizami udaliśmy się obydwaj z komendantem nad Sołę, aby przygotować ostatecznie „Świteź“ do drogi. Po krótkiem błądzeniu w labiryncie ciasnych, uśpionych uliczek Oświęcimia wydostaliśmy się na łąkę. Poranny chłód zawiewał od dalekich pól i od Soły. Nieoczyszczone w pośpiechu obuwie wytarły i obmyły po drodze trawy uperlone rosą.

Józik, przekonawszy się widocznie, że łodzi nie grozi żadne niebezpieczeństwo spał snem sprawiedliwego. Zwinięty w kłębek, przytulił się do ciepłego koca tak mocno, że trudno było go dobudzić.

Rozeschnięta łódź niemal całkowicie napełniła się w ciągu nocy wodą. Nastąpiło teraz długotrwałe, na zmiany wykonywane, wylewanie jej szufelką. W międzyczasie komendant skonstruował wędki i poraz pierwszy w tej podróży próbował szczęścia w rybołówstwie. Rezultaty były więcej niż skromne, to też zazdrośnie patrzyliśmy na powracającego z nocnego połowu rybaka, któremu z bocznej kieszeni wystawały ogony wielkich linów i okoni.

Słońce spowite ranną mgłą wzniosło się już dość wysoko, gdy na drodze od miasta ukazali się Wicek z Wackiem. Dźwigający resztę bagaży, posuwali się wolno i ospale.

Praca przy ładowaniu całego naszego dobytku do łodzi szła dość niesprawo. Gromadka pastuszków pilnujących na przyległych łąkach trzody, obsiadła wybrzeże, obserwując z zaciekawieniem przygotowania do odjazdu.

A czas biegł... Według marszruty powinniśmy byli wyruszyć o godzinie 7 rano, aby nie spiesząc się i zwiedzając miejscowości pamiątkowe, jak Tyniec i Bielany, zdążyć przed wieczorem do Krakowa. Ze smutkiem tedy stwierdziliśmy, że godzina dziewiąta zastała nas jeszcze przy marudzeniu pod Oświęcimskim mostem.

Wreszcie przybrani w przewiewne kostjumy sportowe dosiedliśmy łodzi. Założenie flagi zainagurowało podróż do morza. Nad zabłąkaną na Sole „Świtezią“ zatrzepotała biało-amarantowa chorągiewka Koła Wioślarzy Warszawskich. Sfotografowaliśmy tę pamiętną chwilę, poczem podzieliwszy się na dwie grupy rozpoczęliśmy daleką wędrówkę do odzyskanego polskiego morza.

Pierwsza grupa, to jest komendant, Józiek i Wicek podążała pieszo wzdłuż prawego brzegu. Wacek i ja, jako grupa pozostała, podjęliśmy się przeprowadzenia łodzi, obciążonej martwym balastem do Wisły. Było to trudne zadanie, gdyż Soła na dystansie ostatnich paru kilometrów przed ujściem kryła w sobie wiele jeszcze niespodzianek.

Zaraz za mostem koryto stało się węższe, prąd zaś znacznie się powiększył. Pomimo, że wioseł używaliśmy tylko do regulowania kierunku, łódź pędziła z taką siłą, że idący brzegiem towarzysze, nie mogli jej doścignąć. To też po chwili zasłoniły ich zupełnie krzaki nadbrzeżnej olszyny.

Naraz ukazał się pierwszy wodospad. Woda, staczając się po głazach spadała gwałtownie w dół. Sytuacja wymagała szybkiej orjentacji, odwagi i trafnej decyzji, nie mówiąc już o umiejętności wioślarskiej. Przymioty te w różnych stopniach posiadał Wacek. Zadanie swe spełniał w sposób śmiały często nawet ryzykowny. Manewrując, przebyliśmy szczęśliwie niebezpieczną kaskadę, lecz prąd wody wtłoczył kil łodzi na żwirową wysepkę. Jakieś niejasne przeczucie nieszczęścia zanurtowało w sercu.

„Świteź“ mknęła dalej ku drugiemu, znacznie groźniejszemu wodospadowi. Niepodobieństwem było przepłynąć łodzią, bez narażenia jej na uszkodzenie. Wacek rzucił komendę:

— Wysiadać!

Błyskawicznym ruchem zdjąłem pantofle, skarpetki i skoczyłem do wody, głębokiej na pół metra. Szalony prąd zwalił mnie z nóg. Zmoczony i bosy wyszedłem na brzeg, a w tej samej



Siedzi: Zajączkowski Wacław; stoją od lewej: Szafrański Wincenty, Samola Wacław, Niazio Józef, Majewski Józef, Grzelak Władysław.

chwili Józiek skoczył do Soły, niosąc Wackowi pomoc. Opierając się nogami o ostre, kamienne dno rzeki i dzierżąc mocno w dłoniach burty łodzi, powstrzymywali jej prąd. W ten sposób przebyli drugą zgubną kaskadę poczem wsiedli do łodzi.

Niebawem ukazały się trzecie ostatnie już lecz największe progi. Snadź pilno już było Sole do Wisły, zleciawszy bowiem z kamieni, rwała dalej z niepowstrzymaną mocą. I tutaj dwaj nasi zuchowie dokonali pomyślnie trudnej przeprawy. Zmęczeni, wdarli się ponownie na łódź, (gdyż woda była bardzo zimna) chwycili za wiosła i na „pych" kierowali jej dalszy zawrotny bieg. Po chwili ukazał się dłuższy odcinek spokojnej wody. Idące brzegiem wieśniaczki oznajmiły że ujście jest blizko.

Jakoż za wystającym klinem lądu, Soła skręciła silnie ku północy, i nagle ukazała się Wisła. Ujście na całej szerekości było zatarasowane, przy międzyrzecznym, wysokim cyplu stała pogłębiarka do innej przytuliła się wielka krypa, na którą zrzucano żwir i błoto. Do prawego brzegu Soły przylegała spora wysepka, pokryta szczelnie drobnemi kamykami. Pozostały wąski przesmyk wodny zagradzał łańcuch kotwicy, przeciągnięty przez całą szerokość rzeki.

Prąd wzmógł się jeszcze bardziej. „Świteź" jak błyskawica leciała prosto na krypę, Wacek i Józiek wyskoczyli z łodzi, ale nawała wodna porwała ich naprzód pomimo metrów zalewie głębokości. Wioślarz, uprawiający swój sport na rzekach nizinnych nie wyobraża sobie nawet siły prądu rzek górskich.

Robotnicy, znajdujący się na pokładzie dragi, widząc grozę położenia, podnieśli łańcuchy do góry. W tym momencie Wacek skierował szpic łódki do owego wolnego przejścia.

Przez jedno mgnienie zdawało się, że widmo katastrofy odpędziliśmy, precz że „Świteź" nienaruszona wyrwie się z sideł Soły i, wpłynie tryumfalnie na wody wiślane. Niestety! Ponure fatum zrządziło inaczej...

Lewe ramię „nosa" zawadziło o wystający róg krypy. Impet był tak wielki że łódź natychmiast wykręciła się wpoprzek rzeki. Niesłychanie burzliwy i rwący nurt począł wtłaczać ją pod barkę. Wacek stojący w wodzie głębokiej do pasa, borykał się z rozszalałym żywiołem, usiłując sprostować kadłub łódki równolegle do przesmyku. Napór wód był jednak silniejszy... Józio znalazł się jakby w kleszczach między krypą i łodzią. Odpychał ją nadludzkim wysiłkiem, lecz daremnie.

Rozległ się straszliwy trzask łamanej burty. Oto pierwsza klepka ugina się, trzeszczy przeraźliwie i pęka... po tem druga, za nią pójdą następne .. Żelazne ramię gnie się miażdży i odrywa wraz z drzazgami klepek... Woda wlewa się już do wnętrza, pełnego ubrań, prowiantów, naczyń, pieniędzy...

Ostry jak brzeszczot, odgłos druzgotanej łodzi świdrował uszy i targał nerwy. Chwila zdawała się trwać wieki. Przerażenie i rozpacz tamowało oddech. Wydaje mi się, że podobny ból może odczuć tylko wioślarz, abowiem dla niego łódź jest czemś wiecej niż martwym przedmiotem, jest jakby nieodłączną cząstką własnej jego istoty...

Dla nas „Świteź", zawierająca cały nasz majątek, była jedyną nadzieją, jedyną ostoją, była wszystkiem... Bez niej zostalibyśmy, jak ostatni nędzarze, w stroju niemal Adamowym, bez środków do życia, oddzieleni setkami wiorst od domu.

Już zdawało się, że pokruszoną w kawałki łódkę pochłoną razem z bagażami ciemne odmęty Wisły... Znane ludowe przysłowie o górskich rzekach: „Wisłę przepłynął, a w Dunajcuz ginął", stanęło w całej swej prawdzie.

Na szczęście Wacek nie stracił głowy, ale z przytomnością umysłu szukał wyjścia z beznadziejnej, z a się, opresji. Uczepiwszy się jedną ręką krypy, drugą za szpic łodzi, odpychał ją przy pomocy Józia w kierunku wolnego przejścia. Jednocześnie krzyczał rozpaczliwie do robotników:

— Opuścić krypę! Opuścić krypę!

Na pokładzie pogłębiarki powstał ruch, krzyk, rwetes... Ludzie rzucili się na ratunek, szybko wykonując rozkaz Wacka. Krypa z przywartą do niej „Świtezią". wpłynęła na spokojniejszy, wiślany prąd.

Wyciągnięto na pokład rzeczy z zalanej łodzi. Wyciągnęły też robotnice Józia, który znalazl się w miejscu niebezpiecznem, grożącem nawet utratą życia. Straszny wir o mało nie wciągnął go pod dragę.

W międzyczasie przybiegł Wicek i skoczył na pomoc, która już była niepotrzebna, cała bowiem ta scena trwała zaledwie kilkadziesiąt sekund. Nadszedł komendant, którego dotychczas kryły nadbrzeżne zarośla, pobiegliśmy razem do łodzi i ze ściśniętem sercem wyciągnęliśmy ją na żwirową wysepkę.

Zapanowała konsternacja. Dalsza jazda, wogóle cała wycieczka stanęła, pod znakiem zapytania. Na samym wstępie spotkała nas dotkliwa klęska. Co będzie dalej? Ręce opadały, bo ho-



Soła pod Oświęcimiem.

roskopy malowały się w barwach dość ponurych.

Opróżniona z wody „Świteź" przedstawiała widok żałosny. Była nieszczęsną kaleką, na której niepodobna wprost odbyć podróży już nietylko do morza, lecz nawet do Krakowa Wyrwane razem z drzewem, pokrzywione ramię, sterczało jak martwy kikut. Z całego lewego boku zwisały okropne strzępy. Jedno żebro było złamane, dwie klepki potrzaskane, następnie poruszone, cała łódź wstrząśnięta...

Przez chwilę panowało przekonanie, że nastąpił kres naszej wycieczki, że zmuszeni będziemy z pogruchotaną łodzią i z uczuciem nieznośnie ciężkiego zawodu, wracać koleją do Warszawy, Po bliższem zbadaniu, komendant orzekł, że jednak stan „Świtezi" nadaje się do naprawy, potrzeba tylko ślusarza i narzędzi.

I znowu wśród tych ciężkich terminów i doświadczeń, uśmiechnęło się do nas szczęście. Na drodze znalazł się majster kowalski. Wyłącznie wśród własnych zapasów znalazły się wszelkie przybory, potrzebne do naprawy. Zabrano się do niej niezwłocznie i ene gicznie. Narzekania, tudzież szukanie winy i przyczyn wypadku odłożono na później... Wycięto z ruchomej podłogi „Świtezi" kawał deski i załatano nią burtę. Szczeliny zalepiono kitem, gałganami i pozbijano gwoździkami. Miejsca czulsze umocniono kilkoma zapasowemi klepkami. Kowal zabrał uszkodzone i pogięte ramię, celem wyprostowania go i spojenia w ogniu złamanych części.

Podczas reparacji oznajmił kierownik dragi, że Soła na przestrzeni dwu kilometrów, od Oświęcimia do ujścia ma aż trzy metry spadku, że poziom jej, po każdym deszczu w górach, podnosi się nagle o dwa metry i więcej ponad normę.

Kiedy „Świteź", otoczona przez lekarza-komendanta, jego asystentów: Wacka i stolarza z pogłębiarki „powracała do względnego zdrowia", zajęliśmy się przeniesieniem, a raczej przerzuceniem naszego mokrego dobytku z pokładu na wyspę. Założyliśmy tutaj mały obóz. Krypa napełniona żwirem odpływała kilkakrotnie od dragi na Wisłę i po dłuższej chwili wracała pusta. Gdybyśmy byli natrafili na ową pauzę, uniknęlibyśmy fatalnej przygody. Snadź była nam ona przeznaczona...

Wicek dosiadł samotnie rybackiego czółna, i wiosłując „na pych", usiłował przeprawić się do Bobrowiny po nabiał. Nie dał wszakże rady, prąd omal nie poniósł go razem z czółnem. Dopiero przy pomocy wytrawnego przewoźnika dostał się na tamten brzeg i wkrótce powrócił z dzbanem mleka. Bądź co bądź mieliśmy przedsmak nowego wypadku.



Reparacja uszkodzonej łodzi.

Podczas śniadania szereg berlinek, naładowanych dąbrowie kim węglem, przemknął cicho i prędko, niesiony bystrym prądem.

Otucha powoli wstępowała w serca. Świadomość, że zdolni jesteśmy stawiać czoła takim niebezpieczeństwom, jak spotkane przed godziną, napełniało nas słuszną dumą. Radość była jednak przedwczesna, bo przekorna Soła gotowała nam jeszcze jeden dotkliwy cios. Nowa, przykra jej niespodzianka, była owym kubłem zimnej wody, jaki wylewa się zwykle na głowy ludziom, którym się tylko zdaje, że już pokonali wszystkie trudności.

Mianowicie pewien młody chłopiec tak niedołężnie odbierał z rąk robotnika, stojącego na dradze, ramię już naprawione, że upuścił je do rzeki. Nim zdążył pochwycić, piekielny war, unoszący nawet duże kamienie, porwał kawał żelaza nie wiadomo dokąd.

Przetrząśnięto całe ujście bosakiem, łowiono rybackiemi sieciami na dłuższej przestrzeni, deptano grunt nogami, nawet nurkowano w głębszych miejscach, — wszystko napróżno. Dwugodzinne mozolne poszukiwania nie dały żadnego wyniku. Zuchwała Soła w sposób bezlitośny wywierała swą dziwną zemstę na wędrownych wioślarzach.

Wynagrodziwszy odpowiednio pracę majstrów, zabieraliśmy się do drogi. Dochodziła godzina druga popołudniu, gdy usadowiwszy się w okaleczonej łodzi, popłynęliśmy z biegiem Wisły na szerokie małopolskie równiny.

Hasłem naszem stały się wyrazy: byle zdążyć do Krakowa! Albowiem zaproszeni przez uprzejmych druhów z O. W. S. K. zawiadomiliśmy ich o dniu i godzinie swego przyjazdu, należało więc teraz dotrzymać słowa, dotrzeć pod wieczór do Podwawelskiego Grodu, aby gościnnym krakowianom nie sprawić zawodu.

Tymczasem słońce dobrze już przechyliło się na zachód, przed nami rozciągała się poskręcana wstęga Wisły, długości osiemdziesięciu kilometrów z górą, wiosłowaliśmy zaś tylko trzema wiosłami...

G.

WYPRAWA WIOŚLARSKA STOŁBCE — GRODNO — WARSZAWA.

W roku 1923 kilku członków Towarzystwa Wioślarskiego w Warszawie postanowiło odbyć wyprawę wioślarską po Niemnie od granicy rosyjskiej aż do Warszawy. W tym celu wybrano dwie łodzie po cztery krótkie wiosła, które Komitet Towarzystwa Wioślarskiego w Warszawie udzielił uczestnikom wyprawy.

Łodzie przewieziono koleją aż do stacji Stołbce, gdzie jadąc razem z łodziami, uczestnicy przybyli dnia 18 czerwca.

Przed odjazdem opracowano starannie regulamin całej wyprawy, wybrano komendanta



Uczestnicy wycieczki, od lewej ku prawej: Kalinowski Hipolit, Wolski Zdzisław, Loth Jerzy, Barzykowski Tadeusz, Grędziński Feliks, Zjawiński Bolesław, Zamowski Stanisław.

oraz sterników i podzielono czynności pomiędzy członków. Zobowiązano wszystkich słowem honoru do posłuszeństwa i do stosowania się do regulaminu.

Jesteśmy na pograniczu Rzeczypospolitej. Kierownictwo ruchu drogi żelaznej daje nam do dyspozycji lokomotywę, która odstawia naszą platformę z łodziami, na bocznicę. kończącą się przy samym brzegu rzeki Niemen.

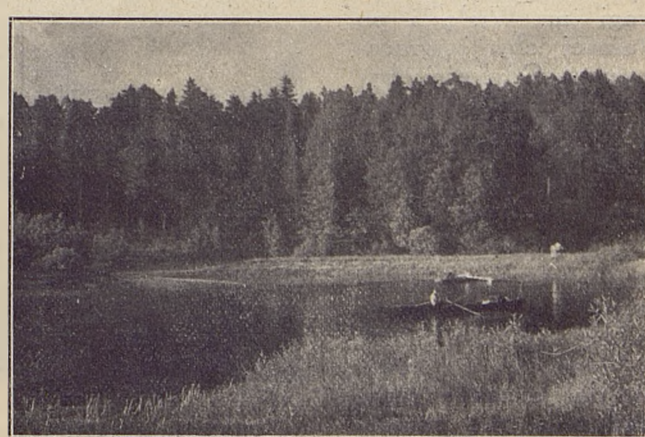
Dotarliśmy zatem do drogi wodnej, do miejsca, gdzie się nasza właściwa wyprawa zacząć miała. Szybko wyładowujemy łodzie i bagaże z platformy, znosimy łodzie do rzeki, spuszczamy je na wodę, ładujemy starannie bagaże, przebieramy się i szykujemy do odjazdu. W międzyzasie druh Barzykowski, fotograf, zrobił kilka zdjęć, z miejsca naszego odjazdu pod Stołbcami. Prognostyka pogody nie była wesołą dnia tego. Deszcz wprawdzie nie padał, ale niebo zachmurzone nie zdawało się przepowiadać pięknego wieczoru.

Odjazd ze Stołbców na Niemnie nastąpił dnia 18 czerwca po południu.

Niemen tutaj, jest jeszcze rzeką zupełnie wysoką i płytką, boć niedaleko jest do jego źródliska, leżącego po stronie rosyjskiej, nieopodal granicy polskiej. Tem niemniej, pod samemi Stołbcami Niemen płynie pomiędzy niskiemi brzegami i ma charakter wybitnie nizinny. Wskutek tego, rzeka czyni wrażenie szerszej, aniżeli początkowo przypuszczaliśmy. Podczas przyborów wiosennych wylewy tutaj muszą być bardzo znaczne, o czem świadczy drewniany most na rzece, posiadający bardzo długie dojazdy przez pola wylewowe.

Niedaleko za Stołbcami charakter rzeki Niemna szybko się zmienia, brzegi powoli się wznoszą; wjeżdżamy w okolice zalesione, a koryto rzeki znacznie się zwęża. Miejscami rzeka jest tutaj tak wąska, iż dwie łodzie wioślarskie z trudem tylko by się minąć mogły. W takich miejscach oczywiście prąd jest ostrzejszy, dzięki czemu szybko posuwamy się naprzód, wśród wysokich brzegów i pięknie zalesionych okolic. Efekty świetlne zachodu słońca były przepiękne Nie znając okolicy, postanowiliśmy zatrzymać się wcześniej, aby przygotować się spokojnie do pierwszego noclegu. Zatrzymaliśmy się tedy niebawem, oglądając się za miejscem odpowiedniem do rozłożenia obozu i wybraliśmy do tego celu suchy brzeg, porośnięty bujną trawą, pod lasem, pokrywającym pięknemi staremi drzewami piasczyste stoki, nieopodal od brzegu. O kilkaset kroków dalej od tego miejsca w dół rzeki, leżała wieś Kruglica. Przystanęliśmy, wynieśliśmy bagaże na brzeg (patrz zdjęcie Nr. 1), rozłożyliśmy obóz i rozpaliliśmy ognisko. Niektórzy skorzystali z pierwszego postoju, aby się wykąpać i umyć w rzece. Pierwszy ten nocleg miał poniekąd decydować o charakterze naszej wyprawy. Chodziło bowiem zasadniczo o to, czy będziemy nocowali na dworzu, czy też będziemy poszukiwali dachu nad głową, w postaci stodół lub chat.

Po wieczerzy, zaczęliśmy się już szykować do noclegu na trawie i pokładliśmy nasze pledy, poduszki i worki do spania i tym podobne rzeczy. Wtem zbliżył się ku nam jakiś włościanin w średnim wieku, mieszkaniec sąsiedniej wsi. Powitał nas grzecznie, przeto rozpoczęliśmy



Zdjęcie nr. 1. Odpoczynek pod wsią Kruglica, nad Niemnem.

z nim gawędę. Od słowa do słowa. poruszył ktoś zagadnienie pogody. I nie dziw, nie znając tamtejszej aury nie mogliśmy wiedzieć, czego się po zajściu słońca spodziewać można było. Usłyszeliśmy wówczas ku naszemu zdumieniu, że w nocy niewątpliwie będzie padał deszcz, gdyż od dłuższego już czasu panuje tu podobna pogoda. Wówczas, oczywiście, zwolennicy noclegów na otwartem powietrzu ustąpić musieli tym, którzy woleli nocować pod dach m Zapytaliśmy o stodołę, poczem gospodarz ten zaofiarował nam sw ją, stojącą nieopodal brzegu. Jeden z nas poszedł na zwiady i skonstatował, że nocleg tam będzie dobry. W międzyczasie, niebo rzeczywiście szybko pociemniało; białe obłoki zmieniły się w ciemne chmury deszczowe i widać był już wyraźnie nadciągającą burzę, a nawet słychać odległe grzmoty.

Przyspieszywszy pakowanie rzeczy, naładowaliśmę je na łodzie i spławili do wsi. Tutaj ponownie trzeba było wynieść bagaże na brzeg a potem do stodoły: musieliśmy się śpieszyć, gdyż tymczasem deszczyk zaczął już padać. Zaledwie też wnieśliśmy ostatnie sztuki bagażu do stodoły, gdy rozpoczęła się burza, a deszczyk zmienił się w rzęsisty deszcz. Radzi byliśmy tej stodo!e i trafowi, który nas tutaj sprowadził. Stodoła było czysta i przestronna, znaleźliśmy też jeszcze troszkę słomy, która posłużyła nam za podściółkę. Zagospodarowaliśmy się, jak można było najlepiej i zaczęliśmy się przygotowywać do spania. Zdawało się, że czeka nas niezły nocleg i dobry wypoczynek, po trudach poprzednich nocy, spędzonych na platformie kolejowej. Wkrótce wszakże musieliśmy stwierdzić, że spotkał nas niestety przykry. zawód.

Do stodoły naszej sprowadziły się chyba wszystkie komary z całej okolicy, szukając tak jak my schronienia przed burzą.

Byliśmy, jak w ulu i słuchając symfonji miljardów skrzydlastych muzykantów, nie mogąc nawet marzyć o zmrużeniu oka, przez kilka godzin krótkiej nocy letniej — przewracaliśmy się z koku na bok. Musieliśmy jednak podziwiać spryt tych małych i krwi chciwych prześladowców, którzy z przedziwną łatwością natychmiast odkryli każdą na moment bodaj odkrytą część ciała. Ostateczny efekt tej nocy był ten, że już o drugiej nad ranem, jak tylko deszcz ustał, wszyscy opuściliśmy stodołę i o szarym świcie zmęczeni, pokąsani, wśród tumanów białej mgły zeszliśmy nad rzekę.

Jedni zaczęli szykować łodzie, pełne wody, inni znów znosić bagaż do brzegu rzeki. Opary były niezwykle silne i powietrze mocno mgliste. W oddali zaklekotał gdzieś bocian i ucichł. Zawitał poranek, zapowiadający dzień pogodny.

Dnia tego, wyjechaliśmy z Kruglicy o godzinie 3-ej min. 45 rano.

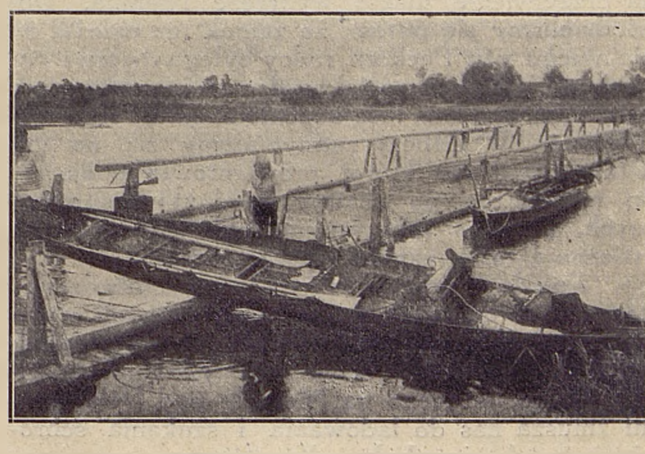
Brzeg rzeki Niemna stawał się coraz bardziej malowniczym i w porannem świetle wydawał się nam prz z pięknym. Niebawem minęliśmy wieś Żuków Borek gdzie, nieopodal wybrzeża stoi stara drewniana, oryginalna bardzo cerkiew orzerobiona z kościoła. Dzwonnica tej cerkwi stoi na uboczu, na maleńkim wzgórku. Minąwszy wieś Wolczyce, wjechaliśmy w okolice pokryte pięknemi lasami po obydwóch brzegach Niemna. Dotarliśmy niebawem do wsi Biereżen. Jest to długa, piękna wieś, z cerkwią stojącą pod małym laskiem. Niemen wije się tu w szerokiej, płaskiej dolinie aluwialnej mijamy wieś w oddali i gopiero koło cerkwi ku niej się zbliżyliśmy. Przystanęliśmy tutaj około godziny 7-ej rano, celem spożycia śniadania,

Ruszywszy niebawem w dalszą drogę, minęliśmy prawy dopływ Niemna rzeczkę Sułę i wieś Kryniczną.

W okolicy ujścia rzeki Uszy, charakter Niemna nieco się zmienia. Wybrzeża nabierają wyglądu ogólnie monotonnego i zazwyczaj są niskie. Miejscami tylko wznoszą się nieopodal brzegu pagórki, pokryte lasami dębowemi. Minęliśmy miasteczko Jeremicze, którego cerkiew było widać z daleka przez długi czas. Wjechaliśmy ponownie pomiędzy lasy i przystanęliśmy celem spożycia obiadu pod leśniczówką Rum. Spodziewaliśmy się, że otrzymamy tutaj jakie takie produkty spożywcze, w postaci mleka lub jaj. Ku naszemu żdziwieniu wszakże leśniczy nic nie miał i częstował nas tylko kwasem i klukwą. Niezmiernie nas zdziwiło, że człowiek tak samotnie mieszkający, nie posiada żadnego gospodarstwa, nie tylko krów, ale nawet i drobiu.

Ruszywszy po spożyciu skromnego obiadu, sporządzonego z własnych zapasów, w dalszą drogę, napotkaliśmy koło wsi Koljadinaja pierwszą przeszkodę, w postaci pływającego mostu. Mosty tego rodzaju zrobione są z belek i desek pływających po rzece i utrzymanych w pozycji za pomocą łańcuchów. Gdy spławiają drzewo, wówczas część mostu się opuszcza. Ponieważ wszakże procedura ta w danym wypadku była skomplikowaną i trudną, gdyż most nie miał ku temu żadnych urządzeń technicznych, przeto zmuszeni byliśmy łodzie pr ez most ten przeciągnąć, co nam zabrało nieco czasu (patrz zdjęcie Nr. 2).

Niemen w tem miejscu tworzy liczne zakręty i wije się w sposób bardzo silny. Ponieważ już się miało ku wieczorowi, przeto wybraliśmy z mapy miejscowość, w której chcieliśmy zano-



Zdjęcie nr. 2. Przeciąganie łodzi przez most na Niemnie.

cować i dążyliśmy do niej szybko. Ku naszemu zdziwieniu wszakże, rzeka bardzo się oddalała od siedzib ludzkich, tak, że mieliśmy wrażenie, jak gdyby te wsie nie leżały wcale nad Niemnem. Niebawem jednak Niemen uczynił kilka potężnych zwrotów, po których zbliżaliśmy się do wsi Kupisko Małe, leżącej już za wsią Kupisko Wielkie (Bolszoje Kupisko), gdzie początkowo zamierzaliśmy nocować. W Kupisku Małem nie znaleźliśmy nad brzegiem stodoły; nie mieliśmy wyboru i musieliśmy zanocować w starej i brzydkiej stodole, leżącej dosyć daleko od rzeki. Ze względu na nasze liczne bagaże, nie pozostawało nam nic innego, jak postarać się o furmankę, która by przewiozła bagaże do tej stodoły. Nocleg w Kupisku Małem nie był sympatyczny, pomijając bowiem okoliczność, iż stodoła była stara i zniszczona, to jeszcze napędzono do niej bydła, które nocowało razem z nami.

Odjazd nasz ze wsi Kupiska Małego był nielada widowiskiem dla tamtejszej ludności; to też chłopki i dziewoje pospieszyły na brzeg, ażeby się naszemu odjazdowi przyjrzeć. Brzegi rzeki Niemna są w tem miejscu zupełnie płaskie, chociaż sama wieś Kupisko leży na wzniesieniu.

Nocleg był naogół wziąwszy znośny, pomimo towarzystwa rogatego i starej stodoły. Nie dokuczały nam tu bowiem komary, gdyż nauczeni doświadczeniem, zasypaliśmy głowy słomą, a ponieważ byliśmy w dodatku bardzo pomęczeni, więc spaliśmy, jak zabici. Następnego dnia rano wstaliśmy dopiero o godzinie 6-ej. Tualeta, w postaci mycia i golenia się, trwała krótko; także śniadanie było nader skromne i proste. Dłużej już trwało przewiezienie rzeczy z powrotem do rzeki i naładowanie ich na łodzie. Zaledwie odjechaliśmy, napotkaliśmy drugi most pływający. Zmuszeni byliśmy ponownie łodzie przeciągać, przyczem tym razem nie obyło się bez przygód, gdyż jeden z nas wpadł do wody i użył przypadkowej kąpieli w ubraniu.

Odtąd lewy brzeg Niemna stawał się nieco wyższym i po kilku zwrotach rzeki ujrzeliśmy w oddali miasteczko Lubcza, gdzie stoi zdaleka widoczny zamek. Położenie tego zamku jest śliczne: leży on na małem wzgórzu, którego stoki porośnięte są pięknemi drzewami i stanowią park naturalny. Z góry ma się rozległy widok na przeciwległe niskie wybrzeże Niemna. Dowiedzieliśmy się potem, że zamek ten należał do niejakiego von Peckera, radcy byłego dworu z Petersburga. Zamek został bardzo zrujnowany przez działania wojenne, lecz obecnie znajduje się w odbudowie. W Łubczy zatrzymujemy się na godzinkę, podczas której prowiantowcy udają się do miasteczka po zakupy produktów spożywczych, podczas gdy inni członkowie wyprawy zwiedzają ruiny zamku i park Peckera.

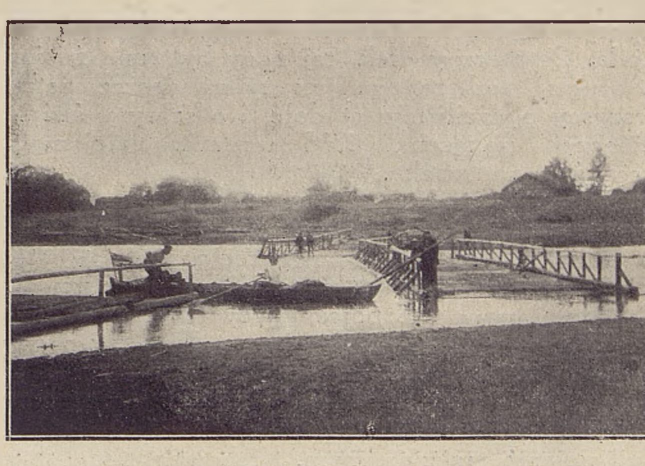
Zaledwie odjechaliśmy z Lubczy, gdy drobny początkowo deszczyk, przemienia się powoli w ulewę, z której zrazu, po wdzianiu nieprzemakalnych ubrań niewiele sobie robimy. Dopiero widok mostu, leżącego na Niemnie pod Delatyczami zmusza nas do lądowania i szukania schronienia w chacie rybaka. Korzystamy z tego i naprędce przyrządzamy obiad. W trakcie tego pogoda, początkowo beznadziejna, widocznie się polepsza. Wiatr, który się zerwał, rozpędza chmury, tak, że po 2 godzinach postoju, możemy znów wyruszyć po to, żeby przeszło godzinę stracić przy przeprowadzeniu łodzi przez mały otwór mostu pływającego, którego przęsło ruchome wbiło się jednym końcem w piasek i niedało się zupełnie otworzyć. (Patrz zdjęcie Nr. 3).

Mijamy Delatycze, Mikołajew, Lachowicze. Na tej przestrzeni koryto rzeki Niemna tworzy znowuż liczne wężownice, wskutek czego rzeka kołuje niezmiernie. Wybrzeża tutaj są nieco wzniesione i przeważnie malownicze.

Minęliśmy Zbojsk i około wpół do 7-ej wieczorem dotarliśmy do Morynia, gdzie znajduje się pałac p. Brochockiego. Nad samym brzegiem stoi tam wojenny schron betonowy. Początkowo powstała propozycja, ażeby zanocować w tym schronie, przeważyło jednak zdanie, aby się udać do majątku p. Brochockiego i zanocować w pięknej, nowej stodole, widniejącej w oddali.

W Moryniu nocleg był wspaniały. Stodoła nowiuteńka, czysta, zaopatrzona była w zapas słomy i siana, wskutek czego spaliśmy znakomicie. Gdy nas następnego dnia rano o 5-ej komendant obudził, to zaiste wstawać się nie chciało. Pogoda była piękna, ale niebo pokryte chmurkami i dokuczało nam niezwykle przykre zimno. Zdjęcie Nr. 4 przedstawia szykowanie łodzi do odjazdu i daje pojęcie o tem, jak wygląda Niemen pod Moryniem. Widzimy, iż rzeka tu jest szerszą, brzegi wprawdzie przeważnie płaskie, lecz nieco wyższe, aniżeli pod Stołbcami i pokryte drzewami. Naogół odnosi się wrażenie spokojnego piękna.

Zaledwie odjechaliśmy od Morynia, spotkaliśmy rybaków, od których zakupiliśmy mnóstwo świeżych ryb. O godzinie 11-ej zatrzymaliśmy sie na lesistym brzegu celem spożycia śniadania. Rozpalono ogień i przyrządzono rybę, zakupioną w Moryniu (patrz zdjęcie Nr. 5). Początkowo zamierzaliśmy stanąć dopiero w Ogrodniku, ale puste żołądki zmusiły nas do zatrzymania się. Zanim „podano" rybę smażoną i kakao, zabawiali się niektórzy strzelaniem z floweru. Flo-



Zdjęcie nr. 3. Przeprowadzenie łodzi przez otwór mostu pływającego.

werzyści rzucali puste butelki do wody lub pęchęrze ryb i brali je na cel. O godzinie 12 i pół ruszyliśmy w dalszą drogę przy niebie zachmurzonem.

Tego poranka jakoś droga nam się dłużyła, nie mogliśmy doczekać się widoku mostu kolejowego pod stacją Niemen. Po intensywnem wiosłowaniu w ciągu kilku godzin, ujrzeliśmy most dopiero o w pół do 4-ej po południu. Most ten zupełnie był zrujnowany przez cofających się Rosjan i znajdował się właśnie w odbudowie, prowadzonej przez Dyrekcję Wileńską P. K. P. W tem miejscu Niemen jest już szeroko rozlany i ma charakter większej rzeki.

Za mostem powitał nas na brzegu naczelnik Oddziału Wodnego i zaofiarował się udzielić nam wszelkich informacji co do dalszej drogi. Z prawdziwa przyjemnością mogliśmy stwierdzić, że Ministerstwo Robót Publicznych w Warszawie dało telegraficzne zawiadomienie, aby jadących wioślarzy warszawskich przyjmować życzliwie i pomagać im w potrzebie. Należy się za to naszemu ministerstwu prawdziwe uznanie.

Mijając miejscowości Bielice i Zblanie dotarliśmy po 6-ej wieczorem do miejscowości Poniemuńce, gdzie znaleźliśmy nocleg w budynku szkolnym. Niestety, szkoła tutaj jeszcze nie była czynną, gdyż dotąd Rząd Polski nie przysłał był nauczyciela. Mieszkańcy ruscy, widząc nas i słysząc mówiących po polsku, przychodzili do nas gromadami i prosili o nauczyciela, znającego oprócz polskiego języka i język białoruski. Ludzie ci odnosili się do nas bardzo przychylnie i uskarżali się gorzko na to, że dzieci ich dorastają, a nawet czytać nie umieją. Mieszka tam, wprawdzie nauczyciel zawodowy, nawet urodzony podobno w tej wsi, lecz Rząd Polski nie chciał go zatwierdzić na stanowisko nauczyciela, ponieważ nie zna on dostatecznie dobrze języka polskiego. W gmachu szkolnym wszystkie szyby były wybite, ale ten nieetatowy nauczyciel udzielił nam wszystkim gościny, w jednej ze swoich izb, gdzieśmy się szybko zagospodarowali. Na podwórzu tymczasem rozpalono ognisko i przystąpiono do skrobania i smażenia ryb, oraz do



Zdjęcie nr. 4. Niemen pod Moryniem.
Szykowanie łodzi do odjazdu.



Zdjęcie nr. 5. Przyrządzanie Śniadania.

szykowania kolacji, podczas gdy inni przygotowywali noclegi.

W nocy padał ulewny deszcz, a gdy nas komendant budził następnego dnia o godz. 5-ej rano, jeszcze mżyło i niebo było zupełnie zaciągnięte, to też wstawać się nie chciało. Jednakże w końcu postanowiliśmy jechać dalej, wobec czego, po wypiciu herbaty, wyruszyliśmy w dalszą drogę jeszcze przed godziną 7 rano. Naogół rzec należy, iż nocleg w Poniemuńcach był wyśmienity, to też czuliśmy się wszyscy wypoczęci, jadąc dalej szerokim już korytem rzeki Niemna.

Mijając wieś Piaskowce, leżące na wysokim brzegu Niemna, ujrzeliśmy przy samym brzegu bardzo charakterystyczny cmentarz. Ludność tutaj, stawia bowiem na grobach wysokie bardzo krzyże, nadające cmentarzowi widok zgoła osobliwy. Pewien nieład i opuszczenie, potęguje jeszcze wrażenie tych cmentarzy. Przy zachmurzonem niebie, na tle wąskiego pasma światła przezierającego przez chmury, na oddalonym horyzoncie, cmentarz ten zrobił na nas głębokie wrażenie.

Pomiędzy wsią Maciejowicze, a wsią Szawdynie spotkała nas pierwsza w swoim rodzaju niespodzianka: mianowicie jedna z naszych osad wjechała na piasek do tego stopnia, iż z trudem zdołała się wycofać. Dotąd spotykaliśmy ławice piaskowe tylko na wewnętrznych łukach meandrów, natomiast pośrodku rzeki na Niemnie nie spotykaliśmy ich. Tutaj, rzeka miejscami rozlewa się szeroko i zaczyna tworzyć ławice nawet i pośrodku koryta. Ta okoliczność nakładała większe obowiązki na sterników i nakazywała im wzmożoną uwagę.

Na stokach wysokich malowniczych brzegów, pokrytych piękną zielenią, pasą się tu miejscami stada ładnych krów. Spotyka się też liczne stada owiec. Przed miejscowością Orla znajdują się na wysokich brzegach małe jary, wywołane erozją wód opadowych i ściekowych.

(Dalszy ciąg nastąpi).

Jerzy Loth.

NA CO KOGO STAĆ!
(zemścili się)

W lipcu r. 1884 odbyły się w Warszawie po raz pierwszy regaty, w których spotkali się członkowie istniejącego od trzech lat polskiego klubu wioślarskiego z członkami starego niemieckiego yacht-klubu istniejącego od wielu już lat.

Był to w życiu ówczesnej Warszawy niemal moment polityczny, którym Warszawa walczyłe niejako o swój honor narodowy i reprezentacyjny.

Dodajemy, iż załogę polskiej łodzi uczestniczącej w omawianej gonitwie stanowili pp.: Chojnacki (sternik), Grotowski, Schiffner, Matecki i Antoni Car tak zasłużeni w życiu społecznem i narodowem działacze.

Polscy wioślarze wystąpili w koszulkach czerwonych, niemieccy zaś niebieskich.

Jak pisze ówczesny „Kurjer Poranny", wyścig ten tak emocjował publiczność, iż czyniła zakłady, wszakże przeważnie nawet entuzjaści trzymali za Yacht-Klubem.

„Nasi Czerwoni i zabobonni widzieli w swej barwie — czytamy — zły omen gorących porywów bez rozważnych wytrwałości".

Prasa warszawska, jęcząca wówczas pod jarzmem cenzury warszawskiej, nie mogła podówczas dać odpowiedniego wyrazu swym uczuciom.

Znalazły one charakterystyczne swe oświetlenie na szpaltach rosyjskiego pisma „Echo", wychodzącego w Petersburgu, które zamieściło korespondencję z Warszawy, bardzo trafnie odzwierciadlającą nastroje.

Przytaczamy ją poniżej, jako wielce charakterystyczny dokument dziejowy, stanowiący równocześnie przyczynek do historji W. T. W.

Piękne popołudnie lipcowe. Tłumy niezwykle licznie zgromadzone po obu brzegach Wisły gorączkowo wyczekują czegoś, ujawniając pewne zaniepokojenie. Łatwo wyczuć, że ma się tu odbyć coś niezwykłego. Jakby cała Warszawa wyległa, by przyjrzeć się jakiemuś nadzwyczajnemu widowisku.

Wspaniale wygląda przystań niemieckiego yacht-klubu udekorowana flagami.

Naokół posuwają się sylwetki wioślarzy. Zapewne więc są to przygotowania do zawodów.

Cóż w tem jednak szczególnego?

Wszakże Warszawa wielokrotnie już przyglądała się tego rodzaju zawodom. Więc nie w tem chyba tkwi przyczyna tak liczn go napływu. W rzeczywistości jednak tak jest — istotnie... I nic dziwnego; dzisiejsze zawody różnią się zasadniczo od wszystkich dotychsowych. Oto dziś właśnie polski yacht-klub staje do zapasów z niemieckim i członkowie jego widnieją na liście zawodników; więc stąd tak wielkie tłumy. Bo w grę wchodzi tu nietylko honor klubu, ale ambicja narodowa...

Wszyscy zdają sobie sprawę, że ta gałęź sportu jest w Polsce nową i jeszcze nieznaną: polski yacht-klub istnieje dopiero od roku, a wioślarze polscy jeszcze zbyt młodzi, by zwyciężali. Mimo to wszyscy w napięciu oczekują iż stanie się coś nieprzewidzianego, coś co umożliwi zwycięstwo nad niemcami.

Ci ostatni bardzo ufali w swe zwyięstwo, że zgóry już *zaprosili* Polaków na kolację (podkr. Red.) po zawodach.

Rozległ się dzwonek. Start. Wyścig zaczęty. Tłum, kołyszący się niby morze mikł i bacznie śledzi walkę. Prowadzi załoga polska. Uwidacznia się jak bardzo pragnie zwycięstwa Wiosła zdają się wyginać, trzeszczą nieomal w ich rękach. Łódź pruje pewnie i śmiało wodę i mknie jak strzała. Niemcy zostają w tyle. — Na pierwszym zakręcie zyskują jednak po szalonym wysiłku kilka metrów. Raczej umrzeć, niż ulec.

Zrównali się. Tłum milczy; tylko piersi oddychają ciężko, a oczy śledzą z natężeniem obie łodzie.

Drugi zakręt Polacy znów prowadzą. Wtedy dopiero publiczność niemiecka zapełniająca balkon i ogródek yacht-klubu zdaje sobie sprawę z groźnego położenia. Zdają sobie z tego sprawę i wioślarze. Sternik pobudza ich do większego wysiłku. Twarze krwią nalane, oczy zda się z orbit wychodzą. Niestety zapóźno!

Tłum skupiony po obu brzegach Wisły przytomnieje. Rozbrzmiewa, jak gdyby pomruk, potem pojedyncze wołania, które wreszcie zlewają się w jeden przeogromny krzyk zwycięskiej radości.

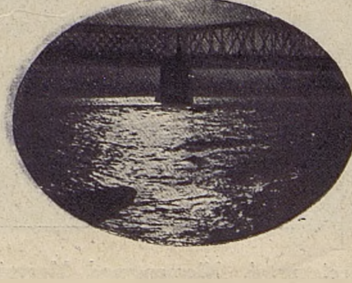
A zwycięstwo już bliskie. Jeszcze kilka uderzeń, jeszcze jeden wysiłek i dzwonek zwiastuje koniec zawodów.

Polacy zwyciężyli. Entuzjam tłumu niema granic.

Radzi nie radzi musieli sobie przypomnieć Niemcy, iż zaprosili polskich gości na bankiet. Uczta przeciągnęła się do późna w nocy.

Z nastaniem dnia niemcy zemścili się jednak. Nie widząc innego sposobu, posłali Polakom rachunek, wliczając wszystko co zjedzono i wypito na owym p r o s z o n y m bankiecie.

I w ten sposób zemścili się! *M.*



Sejmik wioślarski w Poznaniu.

W Poznaniu, gdzie w grudniu 1919 r. przedstawiciele Polskich Towarzystw Wioślarskich powołali do życia Polski Związek Towarzystw Wioślarskich z siedzibą w Warszawie, odbył się w niedzielę, dn. 22 marca r. b. o godz. 5 po poł. VI z rządu Sejmik Wioślarski.

Sejmik poprzedziło posiedzenie głównego zarządu P. Z. T, W., poczem wszystkie Poznańskie Towarzystwa Wioślarskie podejmowały licznych delegatów, przybyłych z całej Rzeczypospolitej, w Bazarze obiadem, podczas którego popłynął szereg serdecznych toastów.

Korzystając z zaproszenia gospodarzy, odwiedzali pozatem zamiejscowi delegaci samochodami wszystkie przystanie wioślarskie w Poznaniu, gdzie szczególnie zainteresowały ich baseny, które umożliwiają racjonalne wyćwiczenie wioślarzy podczas zimy. Basenów takich poza Poznaniem dotychczas polskie towarzystwa wioślarskie nie posiadają.

Obrady Sejmiku zagaił prezes Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich p. J. Radwan z Kalisza przy udziale kilkudziesięciu delegatów Towarzystw Wioślarskich z całej Polski.

W krótkiem, treściwem przemówieniu, podniósł prezes Radwan, że rok ubiegły był znamiennym w rozwoju polskiego wioślarstwa. gdyż w roku tym p. Prezydent Rzeczypospolitej zaszczycił swoją obecnością Regaty Wszechpolskie, a organizacja regat, dzięki ofiarności i ruchliwości Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego osiągnęła poziom europejski. Bydgoskiemu Towarzystwu Wioślarskiemu wyrazili obecni przez długotrwałe oklaski uznanie za wybudowanie trybun w Bydgoszczy, gdzie odbywają się regaty związkowe o mistrzowstwo Polski.

Na przewodniczącego powołano p. Dr. Szczepańskiego z Krakowa. Po załatwieniu wstępnych formalności, jak odczytaniu i sprawdzeniu protokółu, nastąpiły sprawozdania członków zarządu. Całokształt pracy w minionym roku przedstawił wiceprezes p. Alfred Loth z Warszawy, nadmieniając, że w związku z uchwałą ostatniego Sejmiku uda się specjalna komisja do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, aby prosić Go o przyjęcie tytułu członka honorowego P. Z. T. W. i wręczyć przy tej okazji dyplom.

W okresie sprawozdawczym nastąpiło przyjęcie Polski do międzynarodowego Związku Towarzystw Wioślarskich, zaś w kraju powstały nowe Tow. Wioślarskie w Grodnie, Modlinie, Olesinie, Ostrołęce, Łucku i Pułtusku, które częściowo przyjęte w szereg członków P. Z. T. W.

W roku bieżącym odbędą się następujące imprezy sportowo-wioślarskie według dotychczasowych zgłoszeń:*)

14 czerwca regaty międzyklub. w Warszawie,

28 i 29 czerwca regaty międzyklubowe w Krakowie, (Jubileusz 40-cia „Sokoła" Krakowskiego),

12 lipca regaty międzyklubowe w Warszawie (z okazji 5 cio lecia Koła Wioślarzy Warszawskich),

8 i 9 sierpnia regaty wszechpolskie w Bydgoszczy, (Mistrzostwo Polski),

4 i 6 września regaty międzynarodowe w Pradze Czeskiej (Mistrzostwo Europy),

13 września święto Wisły w Warszawie.

W związku z uczestnictwem Polski w Międzynarodowych Regatach w Pradze, powołano do życia komisję sędziowską kwalifikacyjną, w skład której wchodzi 7 przedstawicieli Towarzystw Wioślarskich.

Ożywioną dyskusję wywołała sprawa utworzenia okręgowych związków Tow. Wiośl. W wyniku dyskusji wypowiedział się Sejmik za utworzeniem międzyklubowych komitetów regatowych w większych ośrodkach wioślarskich, bez ściśle określonych granic działalności.

Czasopismo sportowe, poświęcone wyłącznie sportowi wodnemu p. t. „Wioślarz Polski" uznano za bardzo pożądane.

W sprawie opieki lekarskiej na zawodach sportowych polecono zarządowi opracowanie właściwych szematów. Podniesiono również kwestję jednolitego stroju wioślarskiego.

Na prośbę delegatów krakowskich, jako miejsca obrad następnego Sejmiku obrano Kraków z terminem w marcu.

Obrady zakończono o godz. 9 wieczorem. Przebieg ich był bardzo harmonijny, a rezultaty pomyślne.



Na filarze budującego się mostu, wioślarze przyglądają się zawodom podczas „Święta Wisły" w dn. 14.IX 1924 r.

*) Uwaga. Bliższe szczegóły w programie P. Z. T. W.

Polski Związek Towarzystw Wioślarskich

POWSTANIE ZWIĄZKU.

Na zjeździe wioślarskim w Kaliszu, z okazji 25-lecia Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego odbytego w dniu 26/X — 1919 r. przy udziale przedstawicieli 13 Towarzystw Wioślarskich, powzięto myśl utworzenia Związku (nieoficjalny związek istniał od 1910 r. do 1915 roku). W rezultacie wybrano Komisję Statutową pod przewodnictwem p. J. Radwana, prezesa Kaliskiego Tow. Wiośl., w celu opracowania statutu i postanowiono zwołać organizacyjny zjazd na 7 i 8 Grudnia 1919 r. w Poznaniu.

Zjazd ten zwany Organizacyjnym Sejmikiem Wioślarskim, odbył się w oznaczonym terminie, z udziałem przedstawicieli 13 towarzystw wioślarskich.

P. Z. T. W. istnieje więc od dnia 8 Grudnia 1919 r.

ORGANIZACJA, CELE i ŚRODKI.

1. Najwyższą władzą Związku jest Sejmik Wioślarski, który składa się z delegatów towarzystw związkowych i zbiera się raz na rok.

2. Zarząd Związku składa się z 15 członków, obranych przez Sejmik na 3 lata; wykonywa on uchwały Sejmiku i załatwia wszelkie sprawy Związku.

3. Wydział Wykonawczy P.Z.T.W., składający się z członków Zarządu zamieszkałych w mieście siedziby Związku, załatwia sprawy bieżące, komunikając się w sprawach ważnych z zamiejscowymi członkami Zarządu.

4. Komisja, Sportowa dla spraw czysto sportowych, tworzy Wydział Wykonawczy z pośród siebie z prawem kooptacji.

5. Komisję Rewizyjną dla sprawdzania rachunków wybiera Sejmik.

6. Dochody Związku składają się z wpisowego i składek, wysokość których Sejmik może zmienić na każdy rok.

7. Celem Związku jest rozwój i organizacja sportu wioślarskiego w Polsce, oraz obrona interesów towarzystw wioślarskich.

8. Czynności Związku: Organizacja regat związkowych, popieranie klubowych i międzyklubowych zawodów wioślarskich, zaopatrywanie towarzystw w łodzie różnych typów, kontrola nad życiem sportowem towarzystw, stwarzanie jednolitych regulaminów i t. p.

9. Siedzibę Związku oznacza Sejmik Wioślarski na trzy lata.

CZŁONKOWIE ZWIĄZKU.

Członkiem Związku może być każde towarzystwo wioślarskie w Polsce, lub sekcja wioślarska towarzystwa sportowego w Polsce, posiadająca własną przystań.

Założycielami Związku jest 13 towarzystw, niżej wymienionych:

N-r. PORZ.	NAZWA KLUBU	SIEDZIBA	ROK ZAŁ.	ILOŚĆ CZŁONK.
1.	Warszawskie Towarzystwo Wioślarskie	Warszawa	1882	1829
2.	Towarzystwo Wioślarskie	Płock	1884	200
3.	Towarzystwo Wioślarskie	Włocławek	1886	205
4.	Oddział Wiośl. Tow. Gimnast. „Sokół“	Kraków	1892	96
5.	Towarzystwo Wioślarskie	Kalisz	1894	417
6.	„ „	Konin	1900	188
7.	„ „	Łomża	1901	300
8.	Klub Wioślarski	Poznań	1904	349
9.	„ „ „Gopło“	Kruszwica	1911	117
10.	„ Wioślarek Warszawskich	Warszawa	1912	230
11.	Poznański Klub Wioślarski „Tryton“	Poznań	1912	272
12.	Akademicki Związek Sportowy	Warszawa	1919	217
13.	Wojskowy Klub Wioślarski	Warszawa	1919	240

TOWARZYSTWA, KTÓRE PRZYSTĄPIŁY DO ZWIĄZKU PO JEGO UTWORZENIU.

N-r. PORZ.	NAZWA KLUBU	SIEDZIBA	ROK ZAŁ.	ILOŚĆ CZŁONK.
14.	Akademicki Zw. Sport.	Kraków	1911	172
15.	Tow. Wioślarskie.	Nowy-Sącz	1922	77
16.	Koło Wioślarzy Warszawskich	Warszawa	1920	46
17.	Bydgoskie Tow. Wioślarskie	Bydgoszcz	1920	221
18.	Klub Wioślarski	Toruń	1920	120
19.	Tow. Wioślarskie.	Wilno	1920	114
20.	Akademicki Związek Sportowy	Poznań	1921	28
21.	Tow. Wioślarzy „Polonja“	Poznań	1922	44
22.	Klub Sportowy „Pogoń“	Wilno	1923	94
23.	Klub Wioślarski	Gdańsk	1923	60
24.	Wojskowy Klub Wioślarskie „Kazuń“	Modlin	1924	36
25.	Tow. Wioślarskie w Ślesinie	Ślesin	1923	35
26.	Wojskowy Klub „Niemen“ w Grodnie	Grodno	1924	31

ROZWÓJ ZWIĄZKU W LATACH 1920-24 PRZEDSTAWIA SIĘ NASTĘPUJĄCO:

w 1920 r.	— 19	towarzystw, reprezentujących	2490	członków.
w 1921 r.	— 21	„ „	5451	„
w 1922 r.	— 22	„ „	5947	„
w 1923 r.	— 23	„ „	5958	„
w 1924 r.	— 25	„ reprez. około	7046	„

Obecnie P. Z. T. W. łączy w sobie 26 towarzystw (w tem jedno wyłącznie damskie), z wyjątkiem 4 klubów niemieckich, istniejących na Pomorzu i Wielkopolsce i kilku nowopowstałych, które jeszcze do Związku nie należą.

Najżywotniejszym pod względem ruchu wioślarskiego jest rok 1920 w którym utworzono 5 towarzystw, następnie rok 1911—12—21 i 23 z 2-ma towarzystwami. W roku 1924 powstały 5 towarzystwa.

PODZIAŁ MIAST W STOSUNKU DO ILOŚCI TOWARZYSTW.

Warszawa	5	towarzystw	2988	członków.
Poznań	4	„	693	„
Kraków	2	„	265	„
Wilno	2	„	208	„

po jednym towarzystwie mają: Bydgoszcz Kalisz, Konin, Kruszwica, Włocławek, Nowy-Sącz, Płock, Łomża, Toruń, Gdańsk. oraz nowo pwostałe. Twa Wioślarskie Modlin, Ostrołęka ,Łuck i Pułtusk, które do związku dopiero będą przyjęte

Z A W O D Y.

Regaty Związkowe urządzane rokrocznie przez Związek, w czasie których rozgrywane jest mistrzostwo Polski, odbyły się 5 razy pod Bydgoszczą w Brdy Ujściu w roku 1920-21-22-23 i 24.

GŁÓNWE DANE Z REGAT ZWIĄZKOWYCH.

ROK	ILOŚĆ TOWARZYSTW	ILOŚĆ OSAD	ILOŚĆ ZAWOD.	ILOŚĆ MIEJSC	ILOŚĆ BIEGÓW	ILOŚĆ MISTRZ.
					bez przedbieg.	
1920	8	25	85	117	9	2
1921	11	21	111	130	8	1
1922	12	33	143	170	11	1
1923	14	41	158	211	11	2
1924	15	51	176	251	12	3

NAGRODY ZWIĄZKOWE.

NAZWA KLUBU	Rok	1920 — 1923						1924						
	kateg.	1		2		3		1		2		3		
	nagr.	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	Ogółem
1. Tow. Wiośl. Warszawa		1	2	5		3	1	2	1		1			16
2. A. Z. S. Warszawa		3		4			1	1			1			
Sekcja Damska						1								11
3. Tow. „Tryton", Poznań			1	3		3							1	8
4. Klub Wiośl. Po nań				2	1	1			1	1		1		7
5. Tow. Wiośl. Bydgoszcz		2	1							1			2	6
6. Koło Wiośl. Warszawsk.				1		2	1					1		5
7. A. Z. S. Poznań						1				1		2		4
8. Tow. Wiośl. Włocławek						3								3
9. Klub Wiośl. Warszawskich						2						1		3
10. Tow. Wiośl. Kalisz			1				1							2
11. A. Z. S. Kraków										1				1
12. Tow. Wiośl. Łomża						1								1
13. Klub Wiośl. Toruń						1								1
14. Tow. „Polonja", Poznań													1	1
		6	5	15	1	18	4	3	2	4	2	5	4	69

Do biegów o mistrzostwo na czwórkach rasowych dołączono, jako nagrodę dodatkową honorową i przejściową puhar, ofiarowany w 1912 roku, przez Oddział Wioślarski Tow. Gimn. Sokół w Krakowie, — Puhar ten przed ustanowieniem mistrzostwa zdobyło w 1912 — 1913roku Kaliskie Towarzystwo Wioślarskie, a w 1914 Towarzystwo Wioślarskie w Warszawie.

MISTRZOSTWO POLSKI ZDOBYLI:

w 1920 r. czwórki ze sternikiem—A. Z. S. Warszawa. Osada pod sterem W. Nadratowskiego: W. Bielobrodek, H. Niezabitowski, L. Kulej, J. Dobrowolski; tor 1600 metrów czas 6 minut 26 sekund przy silnej fali.

w 1921 r. czwórki ze sternikiem Bydgoskie Tow. Wiośl. Osada pod sterem Stanisława Siemiątkowskiego: L. Twardowski, J. Witecki, B. Golc, P. Twarowski, tor 1648 metrów, czas 6 minut, 19 2/5 sekund.

w 1922 r. czwórki ze sternikiem — Bydgoskie Tow. Wiośl. Osada pod sterem Stanisława Siemiątkowskiego: L. Twardowski, W. Płużalski, B. Loli, P. Twardowski, 1648 metrów, czas 6 minut 23 3/5 sekund. przy ulewnym deszczu i silnej fali z biegiem.

w 1923 r. czwórki ze sternikiem A. Z. S. Warszawa: Osada pod sterem, W. Nadratowskiego: J. Mazurek, O. Gordziałkowski, T. Maltze, H. Niezabitowski, czas 6 minut 32 1|5 sekundy.
Jedynki Towarzystwo Wioślarskie w Warszawie: S. Wróbel, czas 7 minut 34 4/5 sekundy, tor 1600 metrów, silna boczna fala.

w 1924 r. czwórki. A. Z. S. Warszawa. Osada pod sterem W. Nadratowskiego: O. Gordziałkowski, H. Niezabitowski, P. Kurnicki, S. Piątkowski, czas 6 minut, 31 sekund.
Osemki: Towarzystwo Wioślarskie w Warszawie: Osada pod sterem L. Majewskiego: J. Wiśniewski, J. Lisicki, A. Kuncewicz, S. Wądołowski, A. Olszewski, W. Okniński, J. Kozłowski, K. Kicman, czas 5 minut 45 sekund, przeciwna boczna fala.
Jedynki, Tow. Wiośl. Warszawa: A. Osiecimski-Czapski, czas 7 minut 5 3/5 sekund.

ZWIĄZEK MIĘDZYNARODOWY.

Federation Internationale des Societes d' Aviron Conseil d' Administration Lausanne 14 Avenue de 1, Egnise Anglaise.

Do Międzynarodowego Związku należą jako członkowie zwyczajni:

Belgja: Federation des Societes d' Aviron M. Jacques Spreux, Quai des Salines, 11 Tourani.

Francja: Federation des Societes d' Aviron: 93, Rue Saint-Lazare Paris (IX).

Włochy: Federation Italenne des Societes d' Aviron: 22, via S. Francesco da Paula, Torino (2).

Szwajcarja: Federation Suise des Societes d' Aviviron; M. Rico Fiorini. Wesemlinstrasse, 20 Lucerne.

Hollandja: Federation Holandaise des Societes d' Aviron; M. A. Th. G. Goblyn, Lomanstraat, 63 b. Amsterdam.

Hiszpanja: Federation Espagnole des-Societes d' Aviron; M. Juan Davalille Canela, rue Calabria 10 20. Barcelone.

Czechy: Federation Tchecoslovaque des Societes d' Aviron; M. le. Dr. Fr. Widimsky, Prague Karlin 479 — Tchecoslovaquie.

Węgry: Federation Hongroise des Societes d' Aviron; M. Zoltan Abrai, Budapest, IX Ferenc Hömt 37-30.

Portugalja: Federation Portugaise des Societes d' Aviron. Palacio Palmela Largo do Calhariz, 29 — Lisbonne.

Polska. Polski Związek Towarzystw Wioślarskich; Warszawa, ul. Foksal 19.

Jugosławja: Federation Yougoslawe des, Societes d' Aviron; Marmontova 10 Split, jako członek nadzwyczajny F. I. S. A.

Do Związku Międzynarodowego F. I. S. A. jako członkowie należą związki wioślarskie, które reprezentują:

Belgja	19	Towarzystw
Francja	132	„
Włochy	86	„
Szwajcarja	39	„
Holandja	39	„
Hiszpanja	6	„
Czechosłowacja	24	„
Węgry	23	„
Portugalja	9	„
Polska	26	„

WYDZIAŁ WYKONAWCZY P. Z. T. W.

1.	Loth	Alfred	przewodniczący
2.	Trzepałko	Franciszek	sekretarz
3.	Wilfert	Stanisław	
4.	Gędziorowski	Bogdan	
5.	Dziewulska	Marja	
6.	Bernatowicz	Edmund	
7.	Szeller	Stanisław	
8.	Sporny	Maksymiljan	

SKŁAD ZARZĄDU P. Z. T. W.

1.	Radwan	Józef	prezes	Kalisz
2.	Loth	Alfred	vice-prezes	W. T. W.
3.	Bojańczyk	Jerzy	„ „	Włocławek
4.	Trzepałko	Franciszek	sekretarz	Wojskowy Klub Warszawa
5.	Wilfert	Stanisław	skarbuik	W. T. W.
6.	Gędziorowski	Bogdan	referent pras.	W. T. W.
7.	Bernatowicz	Edmund	członek	Koło W. W.
8.	Garstecki	Maksymiljan	„	Klub Wioślarski, Poznań
9.	Dziewulska	Marja	„	Klub Wioślarek Warszawsk.
10.	Musiał	Zygmunt	„	Bydgoskie Tow. Wiośl.
11.	Pułkowski	Telesfor	„	Klub Wiośl. Toruń
12.	Szeller	Stanisław	„	A. Z. S. Warszawa
13.	Sporny	Maksymiljan	„	A. Z. S. Kraków
14.	Szczepański	Kazimierz	„	Sokół, Kraków

SKŁAD KOMISJI SPORTOWEJ P. Z. T. W. W ROKU 1924.

W skład Komisji Sportowej wchodzi Wy-dział Wykonawczy Zarządu P. Z. T. W. oraz zaproszeni delegaci Towarzystw Wioślarskich, znajdujący się w miejscu pobytu Zarządu.

1.	Szreder	Edward	referent sportowy	W. T. W.
2.	Wróbel	Stefan		„
3.	Raszewski	Stanisław		„
4.	Janicka	Janina		Klub Wioślarek Warszawsk.
5.	Szretter	Tadeusz		Koło W. W.
6.	Weyrauch	Kazimierz		Koło W. W.
7.	Turowski	Marjan		Wojsk. Klub Wioślarski

KRONIKA.

Ogólny program zawodów sportowych, zgłoszonych do Polskiego Związku Towarzystw Wioślarskich do dn. 20 kwietnia r. b.

Regaty Międzyklubowe	Wewnętrzne	MIEJSCOWOŚĆ	KTO URZĄDZA	NAZWA ZAWODÓW
	17 maja	Warszawa	W. T. W.	Rekord wewnętrzny
	31 maja	" "	Koło W. W.	Wiosenne regaty wewnętrzne
	7 czerwca	Płock	Tow. Wiośl. w Płocku	Rekord wiosenny.
14 czerwca		Warszawa	Warsz. Międz. Kom. Reg.	I Regaty Międzyklubowe
	21 czerwca	Warszawa	W. T. W.	I Regaty wewnętrzne
28 i 29 czerwca		Kraków	O. W. S. K.	Regaty jubileuszowe
5 lipca		Brdy-ujście	B. T. W.	Regaty Międzyklubowe
12 lipca		Warszawa	Warsz. M. Kom. Reg.	II Regaty Międz. (5-lecie Koła W. W.)
	19 lipca	Płock	Tow. Wiośl. w Płocku	Regaty Wewn. z udziałem zaproszonych gości
	26 lipca	Warszawa	W. T. W.	II Regaty wewnętrzne
8 i 9 sierpnia		Brdy-ujście	P. Z. T. W.	Regaty Związkowe o mistrzowstwo Polski
4, 5 i 6 września		Praga Czeska	F. I. S. A.	Regaty Międzynarodowe o mistrzowstwo Europy
	6 września	Płock	Tow. Wiośl. w Płocku	Rekord jesienny
13 września		Warszawa	W. K. W., Warsz. Międz. Kom. Regat.	„Święto Wisły“
	13 września	Brdy-ujście	B. T. W.	Regaty wewnętrzne z udziałem klubów gimnazjalnych
	20 września	Warszawa	W. T. W.	Rekord jesienny
	20 września	Kraków	O. W. S. K.	Regaty jesienne
	27 września	Kraków	O. W. S. K.	Biegi dystansowe—bieg o „Mistrzowstwo O. W. S. K.„
	Wrzesień (termin nieustalony	Warszawa	Koło W. W.	Jesienne reg. wewnętrzne (Mistrzowstwo Koła W. W.)
	Październik (termin nieustalony	Warszawa	Koło W. W.	Wielkodystansowy wyścig na czas
	Termin nieust.	Brdy-ujścia	B. T. W.	Jesienny wyścig wielkodystansowy

Z ŻYCIA KLUBÓW WIOŚLARSKICH.

TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE w WARSZAWIE.

Rok założenia 1882.

Członkowie honorowi: 1. Ksawery hr. Branicki; 2) Józef Haller, Jenerał Broni, 3) Józef Kowalski, 4) Niessel Albert Henryk, Jenerał Armji Francuskiej, 5) Ignacy, Paderewski, 6) Trąmpczyński Wojciech, Marszałek Senatu. 7) Weygand, Jenerał Armji Francuskiej, 8) Romei-Longhena, Jenerał, Szef Misji Wojskowej Włoskiej.

Członkowie założyciele W. T. W.: 1) Barylski Henryk, 2) Chmielewski Adam, 3) Cybulski Leopold, 4) Deniszczuk Władysław, 5) Gardowski Józef, 6) Karstens Maurycy, 7) Kowalski Józef, 8) Kowalski Ludwik, 9) Mieszkowski Bolesław, 10) Rozenberg Felicjan, 11) Riegert Ignacy, 12) Szeller Leon, 13) Szymański Romuald, 14) Trepte Konstanty.

Zarząd Towarzystwa: 1) Prezes Adam hr. Zamojski, 2) Vice Prezes Bol. Michalski, 3) Skarbnik Jan Thonnes, 4) Gospodarz B. Gędziorowski, 5) Naczel. przyst. Edward Vetter, 6) Star. Sternik Pogorzelski Henryk 7) Nacz. Kanc. Ehlert Gustaw 8) Sekretarz Wincenty Muszkiet, 9) Rachmistrz Wacław Wieczorkiewicz 10) Kontroler Józef Kowalski.

Komisja rewizyjna: 1) Iwiński Walenty, 2) Marcinkowski Tadeusz, 3) Miller Karol.

Pierwsza wycieczka. W dniu 10 kwietnia r. b. pierwszą wycieczkę z Warszawy do Płocka zrobiła osada na łodzi czterowiosłowej „Lucjan“ w składzie p. p.: Olszewskiego, Oknińskiego, Lisickiego, Bieleckiego i Kluczyńskiego.

Nowe łodzie zamówiono i oczekuje się w krótkim czasie przybycia.

Jednego scullinga z Anglji, oraz z Francji trzech łodzi na 4 krótkie wiosła, jednej czwórki ze sternikiem, dwie czwórki klepkowe, jako wzór do miejscowej fabrykacji.

Nowością w Polsce będą również sprowadzone z Francji dwa podwójne scullingi i czwórka bez sternika.

D. 26 kwietnia r. b. otwarcie sezonu i podniesienie flagi. Nabożeństwo na Bielanach, złożenie wieńca na mogile Staszica, gdzie nagrobek w swoim czasie postawiło W. T. W.

3 maja udział w uroczystościach narodowych; projektuje się specjalny obchód na wodzie z powodu święta Królowej Korony Polskiej w Częstochowie. wysłanie reprezentacji.

17 maja r. b. — rekord dystansowy. Obecnie już prowadzone są treningi do regat czerwcowych.

TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE w WŁOCŁAWKU.

Rok założenia 1886.

Zarząd: Prezes; Bojańczyk Jerzy, viceprezes; Kowalewski Przemysław, skarbnik; Winogrodzki Longin, Naczelnik Przystani; Błędowski Zygmunt, gospodarz; Rzehak Wacław, vice-gospodarze; Grabski Wacław i Bludzińska Janina, Rachmistrz; Dubalski Stefan, Sekretarz; Kaschnic Karol.

Program sportowy jeszcze nie ustalony.



ODDZIAŁ WIOŚLARSKI „SOKOŁA„ KRAKOWSKIEGO.

Rok założenia 1892.

Na rok 1925 wybrano Prezesem OWSK ponownie Dh. Franciszka Ksawerego hr. Pusłowskiego, a na zastępców Dh. Karola Huberta hr. Rostworowskiego, — Dr. Kazimierza Szczepańskiego i Józefa Rudnickiego. Do zarządu weszli: Dh. Wilhelm Winkler, sekretarz,—Dh. Roman Litwin, zastępca sekretarza, Dh. Karol Karwat, naczelnik przystani, Dh. Edmund Wyroba, zastępca naczelnika przystani, Dh. Władysław Cyrek, delegat do P. Z. T. W. — Dh. Józef, Nazimek, skarbnik, Dh, Józef Tokarz, zastępca skarbnika, Dh. Mieczysław Piorunowski, rachmistrz, Dh, Antoni Grabski, gospodarz techniczny, Dh. Józef Szczepek, zastępca gospodarza technicznego, Dh. Jan Wagan, gospodarz administracyjny, Dh. Józef Cyankiewicz, zastępca gospodarza administracyjnego,

Program sportowy Oddziału Wioślarskiego „Sokoła" Krakowskiego w r. 1925 obejmuje:

1) w dniu 3-im maja, — oficjalne otwarcie przystani, połączone z wycieczką łodziami i statkiem do ruin klasztoru w Tyńcu, — wieczór w lokalu klubowym OWSK, komers wioślarski,

2) w dniu 27 czerwca,—tradycyjny obchód „wianków" na Wiśle, połączony z rewją łodzi dekorowanych i oświetlonych,

3) w dniu 29 czerwca, — wielkie regaty wiosenne, poprzedzone uroczystym chrztem czternastu nowych łodzi,— z udziałem zamiejscowych Tow. Wioślarskich.

Uwaga: Obchód „Wianków", chrzest nowych łodzi i regaty stanowią część programu obchodu jubileuszowego 40-to letniego istnienia Tow. gimn. „Sokół" w Krakowie.

4) w ciągu lipca i sierpnia, — szereg większych wycieczek wioślarsko-turystycznych, jak do Sandomierza, Warszawy, Gdańska, Oświęcimia, Mysłowic i t. d.

5) w dniu 20-ym września, — regaty jesienne międzyklubowe, z ewent. udziałem zamiejscowych Tow. Wioślarskich.

6) w dniu 27-ym września, biegi dystansowe na przestrzeni Kraków-Bielany-Kraków, oraz bieg pojedyńczych skulingów (wzgl. skifów) o „Mistrzostwo OWSK" za rok 1925,

7) (termin nieustalony) — zamknięcie przystani wioślarskiej, połączone z komersem wioślarskim.

Program uroczystości jubileuszowych Tow. gimn. „Sokół" w Krakowie, wraz ze szczegółowym programem regat jubileuszowych, terminami zgłoszeń i t d. podane zostaną do wiadomości wszystkich Zarządów Towarzystw Wioślarskich w najbliższym czasie.



TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE W ŁOMŻY.

Rok założenia 1901.

Skład obecnego Zarządu: prezes; Lachowicz Jan, vice-prezes; Szwejcer Władysław, sekretarz; Kuczewski Edward, skarbmik; Rdułtowski Stanisław, naczelnik przystani I; Wejmer Jan, naczelnik przystanj II; Stefko Józef, gospodarz lokalu I; Tyliński Feliks, gospodarz lokalu II; Hryniewicz Franciszek, bibliotekarz; Zawadzki Bolesław.

Program sportowy jeszcze nie ustalony.

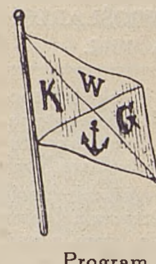


KLUB WIOŚLARSKI W POZNANIU.

Rok założenia 1904.

W dniu 16 lutego b. r. wybrano następujący Zarząd: prezes; Czerwiński Jan, vice-prezes; Garstecki Maksymiljan, skarbnik; Kaczmarek Ziemowit, sekretarz; Wutke Leopold, I zastępca sekretarza; Bąkowski Edmund, II zastępca sekretarza; Lisiewski Jędrzej, Naczelnik; Wojciechowski Wiktor, zastępca naczelnika; Ziętkiewicz Jan, gospodarz administracyjny; Bruździński Stanisław, Gospodarz taboru; Wawrzyniak Jan.

Program sportowy jeszcze nie ustalony.



KLUB WIOŚLARSKI „GOPŁO" W KRUSZWICY.

Rok założenia 1911.

Obecny skład Zarządu: prezes; Prusinowski Z., zast. prezesa; Meyza W., sekretarz; Tejkowskki R., zast. sekretarza; Wański Al., naczelnik; Schmude Ed., gospodarz; Chmielecki J., skarbnik; Tomaszewski Al.

Program sportowy jeszcze nie ustalony.



AKADEMICKI ZWIĄZEK SPORTOWY W KRAKOWIE.

Rok założenia 1911.

Nowy Wydział w składzie: prezes, prof. dr. Goetel, vice-prezesi; Stanisław Fächer i dr. Władysław Auczyc, sekretarz; Włodzimierz Długoszewski, skarbnik; dr. I Popielówna, naczelnik przystani; Władysław Dutkiewicz, kierownik sportowy; Stanisław Fächer, gospodarz przystani; Jakób Merunowicz. Członkowie: Marja Szatkowska, Ludwik Leszko, powiększa przedewszystkiem tabor wyścigowy Sekcji dbając równocześnie o rozwój całkowity Sekcji.

Program sportowy.

31 maja uroczyste podniesienie fragi klubowej, połączone z chrztem nowych łodzi, po uroczystości wspólna wycieczka statkami i łodziami do Bielan,

Czerwiec: Regaty Akademickie w Pawji (północne Włochy) z okazji 1100-lecia tamtejszego Uniwersytetu.

14 czerwca: Regaty S. W. A. Z. S. w Krakowie,

23 czerwca: Regaty Centrali P. A. Z. S. w Poznaniu,

8 sierpnia: Regaty Związkowe o Mistrzowstwa Polski w Bydgoszczy,

sierpień: Regaty Akademickie z udziałem innych narodów w Warszawie,

wrzesień- Regaty S, W. A. Z. S. w Krakowie,

październik: Regaty dystansowe S. W. A. Z. S w Krakowie.



POZNAŃSKIE TOW. WIOŚLARZY „TRYTON".

Rok założenia 1912.

Obecny skład Zarządu: prezes; Stürmer Maksymiljan, vice-prezes administr.; Staszewski Feliks, vice-prezes techniczn.; Cybichowski Kazimierz, sekretarz I; Mrozikiewicz Wacław, sekretarz II; Chudziński Leon, skarbnik I; Bobowski Czesław, skarbnik II; Miłkowski Stefan, naczelnik I; Przepióra Roman, naczelnik II; Keller Marjan, gospodarz tabor. I; Kłossowski Hieronim, gospodarz tabor. II; Kostka Roman, gospodarz admin. I; Szeszuła Stanisław, gospodarz adm. II; Olszewski Ludwik. Radni: Kubski Józef, Żołubak Edward.

Program sportowy jeszcze nie ustalony.

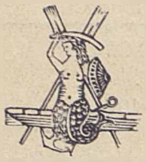
TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE W NOWYM SĄCZU.

Rok założenia 1912.

W dniu 29 marca b. r. wybrano na rok bieżący Zarząd w składzie następującym: prezes: Walerjan Żaroffe, zast. prezesa; Bolesław Głąb, sekretarz: Stanisław Körbel, zast. sekr.; Mieczysław Hetper, gospodarz przystani; Tadeusz Sowiński, zast gospodarza przystani; Franciszek Rossmanith, skarbnik; Jan Berziński, zast. skarbnika; Józef Nekwapil, członek zarządu; Józef Rychlak.

Program Sportowy.

W roku bieżącym przystań Towarzystwa otwartą zostanie uroczyście 3 maja — jednakowoż już obecnie przystąpiło towarzystwo do treningu swych członków, gdyż zamierza wysłać osadę na regaty urządzane już w czerwcu, przez Oddział Wioślarski Sokoła krakowskiego.



WARSZAWSKI KLUB WIOŚLAREK.

Rok założenia 1912.

W dniu 12-m lutego r. b. ukonstytuował się nowy Zarząd w składzie następującym: prezeska; dr. Zofja Zabawska-Domosławska, viceprezeski; Władysława Fynfsztykówna i Kazimiera Muszałówna, naczeln. przystani; Marja Dziewulska, zast. nacz. przyst.; Emilja Rothertowa i Janina Kwaśniewska, skarbniczka; Paulina Winklerowa, zast. skarb. Bronisława Szpachtowa, sekretarka; Alicja Leźnicka, zast. sekr.; Zofja Kraczkiewiczowa, gospodyni lokalu; Ada Wiśniewska, delegat. do poszcz. komisji; Janina Znojowa.

Program sportowy jeszcze nie ustalony

Otwarcie przystani nastąpi w połowie maja. Obecnie trwa przebudowa przystani i przeniesienie kancelarji i szatni na ląd.

TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE W PUŁTUSKU.

Rok założenia 1913.

Obecny skład Zarządu: prezes; Morawski Kazimierz, wice-prezes; Gogolewski Romuald, sekretarz; Sikorski Jerzy, skarbnik; Igielski Józef oraz Panowie Szmit Saturnin i Sniegocki Stanisław.

Program sportowy.

31-go maja poświęcenie przystani. Jednocześnie zostanie otwarty obok przystani ogród sportowy z placem tennisowym, strzelnicą i kręgielnią. 23-go czerwca projektowane jest urządzenie Nocy' Świętojańskiej.

AKADEMICKI ZWIĄZEK SPORTOWY W WARSZAWIE.

Rok założenia 1919.

Władze Sekcji Wodnej ukonstytuowały się jak następuje: Kierownik O. Gordziałkowski, zastępca — vacat. Nacz. Przystani J. Bistram, Skarbnik J. Referowska. Kom. Sportowa: inż. Hulanicki, J. Mazurek, J. Bistram, O. Gordziałkowski, P. Kurnicki, L. Kulej i J. Łaszewski. Sekcja wodna Akad. Zw. Sportowego w Warszawie rozpoczęła właściwie sezon od 1-go marca. Trenowały sie jednakże tylko osady regatowe, obecnie jednak, dzięki warunkom atmosferycznym ruch na przystani jest coraz większy.

Termin otwarcia przystani i podniesienia flagi — nie jest jeszcze ustalony — prawdopodobnie w maju, z otwarciem przystani będzie połączony chrzest 3-ch nowych łodzi rasowych i 6 klepkowych, zbudowanych we własnych warsztatach Sekcji pod kier. O. Gordziałkowskiego.

Sezon w r. b. będzie prawdopodobnie nader ożywiony. Prócz wzięcia udziału w wszystkich regatach międzyklubowych w Warszawie i Mistrzostwach Polski w Bydgoszczy, projektowane są wyjazdy do Pavii (zawody akadem. z okazji 1100 lecia uniwersytetu) i Henley w Anglji. W sierpniu S. W. A. Z. S-u urządzi wielkie regaty w związku z międzynarodowemi zawodami akademickiemi w Warszawie. Bardziej szczegółowy program i daty ustali Komisja Sportowa, widocznem jest jednak już teraz, że sezon będzie jeszcze bardziej ożywiony, a wioślarze będą mieli sposobność do niejednokrotnego zmierzenia swych sił i przysporzenia wawrzynów dla barw swego klubu.

WOJSKOWY KLUB WIOŚLARSKI W WARSZAWIE.

Rok założenia 1919

Obecny skład Zarządu: prezes; ppłk. Bobkowski Aleksander, wice-prezes; mjr. Bobrowski Tadeusz, gospodarz; płk. Mieszkowski Marjan, wice-gosp. I; inż. Bukojemski Zenon, wice-gosp. II; kpt. Proniewicz Władysław, sekretarz; por. Trzepałko Franciszek, komendant; kpt. Turowski Marjan, wice-kom. I; kpt. Klaczyński Marjan, wice-kom. II; mjr. Chramiec Andrzej, skarbnik; dr Wyżykowski Stanisław, komsja rewizyjna; mjr. Osiński M., kpt. Wolski T., i dyr. Orczykowski S.

Nadzwyczajne Walne Zebranie.

Na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu w dniu 28 marca r. b. uchwalono:

1) zmianę statutu,
2) podwyższenie wpisowego do 40 zł,
3) podwyższenie opłaty dla gości stałych do 120 zł. sezonowo. Dawni goście stali opłacają 60 zł.,

Życie sportowe Klubu.

Celem rozwoju życia sportowego Klubu wyłonione zostały — Komisja Sportowa, oraz Zarządy Sekcji Wioślarskiej, żeglarskiej i pływackiej.

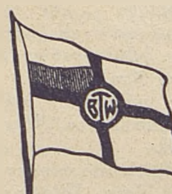
Komisja Sportowa. W skład Komisji Sportowej wchodzą: przew. kapt. Turowski, sekr. kpt. Klaczyński. Członkowie: mjr. Lepszy, mjr. Chramiec, dyr. Szwykowski i inż. Bukojemski. Posiedzenia Komisji Sportowej odbywają się na przystani Klubu w czwartki od godziny 18 — 19.

Sekcja Wioślarska. Zarząd Sekcji tworzą: mjr. Lepszy, członkowie p. Czerepowicz i por. Radyński.

Sekcja Żeglarska. Zarząd Sekcji stanowią: dyr. L. Szwykowski, — Komandor, mjr. Osiński — wice-komandor, por. Trzepałko — sekretarz. kpt. Ostrowski — kapitan portu i kap. Wolski — gospodarz.

Sekcja Pływacka. Zarząd sekcji stanowią: inż. Bukojemski — przew. p. Dobrowolski — sekr. trzeci—vacat.

Ruch ćwiczebny i wydawanie łodzi zaczął się 15 b. m. W najbliższym czasie zostanie zmieniona flaga klubu, która będzie miała wygląd polskiej bandery historycznej z czasów Władysława IV (na białem polu ukośny krzyż czerwony, w przekątniach prostokątna, w górnym zaś lewym rogu ręka z mieczem na czerwonem polu).



BYDGOSKIE TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE.

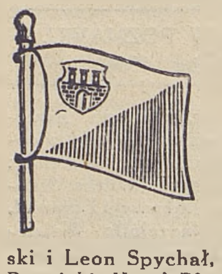
Rok założenia 1920.

W dniu 16 marca r. b. na dorocznem Walnem Zebraniu ukonstytuował się nowy Zarząd, w składzie następującym: prezes; Władysław Maciejewski, viceprezes; Zygmunt Musiał, sekretarz; Władysław Żewicki, zast. sekretarza; Czesław Borys, skarbnik; Józef Kikowski, zast. skarbnika; Sylwester Nitkowski, naczelnik; Jan Witecki, zast. naczelnika; Franciszek Brzeziński, gospodarz administracyjny: Władysław Majewski, zast. gospodarza ad.; Piotr Kuchciński, gospodarz taboru; Bolesław Kucharski, zast. gospodarza taboru; Marjan Dudkowski. radni: Henryk Hańczewski, Henryk Koszubowski, Witold Czajkowski.

Program sportowy na 1925 rok obejmuje,

Na posiedzeniu swojem w dniu 31 marca 1925 r. zarząd Bydgoskiego Towarzystwa Wioślarskiego w porozumieniu z gronem technicznem B. T. W. ustalił na sezon wioślarski 1925 r. następujący drogram sportowy:

1) niedziela 10 maja: otwarcie sezonu wioślarskiego;
2) niedziela 5 lipca: Regaty Międzyklubowe w Brdyujściu (u udziałem klubów gimnazjalnych);
3) sobota 8 sierpnia i niedziela 9 sierpnia: Regaty Wszechpolskie o mistrzowstwa Polski w Brdyujściu;
4) 13 września, niedziela: regaty wewnętrzne na Brdzie, (z udziałem klubów gimnazjalnych);
5) jesienny wyścig wielkodystansowy Brdyujście—Bydgoszcz (termin jeszcze nie ustalony);
6) 4 października, niedziela: uroczyste zamknięcie sezonu wioślarskiego.



KLUB WIOŚLARSKI W TORUNIU.

Rok założenia 1920.

Skład osobowy obecnego zarządu: prezes: Jan Turek, vice prezes: Zygmunt Komendziński, sekretarz Aleksander Wojder, skarbnik: Maksymiljan Stark, naczelnik przystani: Telesfor Pułkowski, gospodarze: Lucjan Mętkowski i Leon Spychał, członkowie komisji sportowej: Wiktor Barwicki, Karol Błoch, Lucjan Gałczyński i por. Ignacy Melanowski.

P r o g r a m s p o r t o w y na rok 1925 obejmuje: 1) Obesłanie Regat Wszechpolskich, 2) obesłane regat międzyklubowych W. T. W., 3) zawody pływackie (data dotąd nieustalona), 4) ew. regaty wewnętrzne, 5) wyścig wielkodystansowy. Zaznaczyć należy, że klub buduje obecnie przystań, która jeszcze podczas lata r. b. będzie oddana do użytku druhów.

KOŁO WIOŚLARZY WARSZAWSKICH.

R o k z a ł o ż e n i a 1920 *).

O b e c n y s k ł a d Z a r z ą d u: Prezes Jędrzejewski Wojciech, vice-prezes Bernatowicz Edmund, skarbnik I Łupiński Stanisław skarbnik II Strzałkowski Franciszek, sekretarz I Satell Ludwik, sekretarz II Grzelak Władysław, sekretarz III Starzyński Mieczysław, naczelnik pzystani I Zajączkowski Wacław, naczelnik przystani II Chmielewski Kazimierz, gospodarz I Ramm Jan, gospodarz II Kaniewski Stanisław, buchalter Starczewski Jerzy S.

W p i s o w e i s k ł a d k i. Roczne zebranie uchwaliło podniesienie od 1-go stycznia wpisowego do Zł. 20 — i składek do Zł. 4 — miesięcznie.

K a l e n d a r z y k K. W. W. Z okazji pięciolecia ukazał się nakładem K. W. W. ilustrowany kalendarzyk wioślarski ze wstępem i pobieżną kroniką działalności Towarzystwa za ubiegłe pięć lat. Starannie pod względem graficznym wydany kalendrzyk stanowić będzie miłą pamiątkę dla każdego wioślarza.

Ć w i c z e n i a g i m n a s t y c z n e: W ciągu całego sezonu zimowego odbywały się w sali gimnastycznej Związku Zaw. Prac. H. P. i B. (Sienna 16) ćwiczenia gimnastyczne członków K. W. W., które cieszyły się dużą frekwencją i zakończone zostały popisem gimnastycznym.

O t w a r c i e p r z y s t a n i. Uroczyste otwarcie przystani K. W. W. odbędzie się dn. 10 maja r. b. Dorocznym zwyczajem odprawiona zostanie Msza Św. w Kościele Trynitarzy, na intencję pomyślnej pracy, poczem nastąpi podniesienie flagi, przemówienie powitalne, przyjęcie zaproszonych gości i t. d.

T a b o r K. W. W. Podczas otwarcia przystani odbędzie się uroczystość poświęcenia i chrztu 10 nowych łodzi, a mianowicie: 2 czwórek wyścigowych, 2 „półbąków“ cedrowych, 2 balastówki na cztery długie wiosła i 4 „hamburki“.

S e k c j a t u r y s t y c z n a. Komisja Sternicza K.W.W. zajęła się nietylko sprawą sportowych zawodów wioślarskich i pływackich, lecz również żeglarstwem oraz dalekodystansową turystyką wodną. Powołano specjalną podkomisję, złożoną z pp. Rylskiego, Samola i Grzelaka, celem opracowania regulaminu turystycznego i ewentualnego zorganizowania Sekcji.

Należy zaznaczyć, że w K.W.W. Komisja Sternicza do celów sportowych i turystyki jest jedna.

TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE w WILNIE.

R o k z a ł o ż e n i a 1920.

O b e c n y s k ł a d Z a r z ą d u: Prezes dr. Dmochowski Kazimierz, vice-prezes Głowiński Antoni, Chojnicki Władysław, naczelnik inż. Łukaszewicz Jeremi, zast. naczelnika Buczyński Józef, sekretarz Szantyr Bolesław, skarbnik Szutowicz Witołd, gospodarz Kuszelewski Mikołaj. Członkowie zarządu: Urniaż Edward, Wołejko Witold, Zalisz Maks. Starszy sternik Urniaż Edward.

P r o g r a m s p o r t o w y. Projektowane są regaty wiosenne i jesienne, oraz konkursy pływackie długo i krótkodystansowe.

WOJSKOWY KLUB WIOŚLARSKI „NIEMEN“ W GRODNIE.

R o k z a ł o ż e n i a 1923.

Obecny skład Zarządu: prezes płk.-lek. dr. Szreders wice-prezes ppłk. Wojtkiewicz, naczelnik przystani kpt. Ejsmont, skarbnik mjr.-lek. dr. Łakiński. Członkowie zarządu: por. Brzechowski, P. Kunc, kpt. Migdał, mjr. Puch, kpt. Saganowski, mjr Zawadzki, por. Ząbkowski.

P r o g r a m s p o r t o w y. Projektowane jest kilka wycieczek łodziami w górę Niemna i Wisłą przez Toruń i Gdańsk do Gdyni.

TOWARZYSTWO WIOŚLARSKIE W ŁUCKU.

R o k z a ł o ż e n i a 1924.

Skład Zarządu: prezes dr. Franciszek Miłaszewski, wice-prezesi inż. Wacław Bielicki i Henryk Mularski, sekretarz Kazimierz Nowosielski, skarbnik Bernard Dawidowski, gospodarz Stefan Ponset, kapitan Stanisław Cichecki, członkowie Karol Ledóchowski, stanisław Rawski.

Program na sezon letni 1925 r.

Urządzenie kąpieli i plaży obok przystani. Zakup dodatkowego taboru sportowego. Urządzenie placów tenisowych, kręgielni i boiska sportowego.

YACHT KLUB POLSKI.

R o k z a ł o ż e n i a 1924.

Powstały w roku zeszłym pierwszy w Polsce Yacht Klub, mający za zadanie rozbudzenie wśród społeczeństwa zamiłowania do prawie zupełnie nieznanych u nas sportów żaglowego i motorowego, energicznie przygotowuje się do rozpoczęcia swej działalności w zbliżającym się sezonie nawigacyjnym.

Najbliższe zadanie Klubu obejmuje stworzenie bazy w Warszawie, gdzieby członkowie mogli nabywać niezbędne, podstawowe wiadomości teoretyczne i praktyczne, z zakresu żeglarstwa, oraz stworzenie Oddziału Morskiego w Gdyni, gdzie członkowie klubu z całej Polski będą mogli uprawiać sport żeglarski na morzu.

Wytężona praca zarządu rokuje powodzenie zamierzeniom.

W obecnym czasie czynne są komisje: regulaminowa— opracowująca regulaminy wewnętrzne; techniczna — opracowująca klasyfikację yachtów rzecznych i przepisy techniczne; terminologji sportowej, układająca słownik dla żeglarstwa sportowego; weryfikacyjna — ustalająca stopnie żeglarskie dla członków Klubu, w zależności od posiadanych kwalifikacji sportowych.

Pozatem w najbliższym czasie pod ogólnem kierownictwem vice-komandora p. inż. Aleksandrowicza rozpoczną się wykłady dla członków z zakresu teoretycznej wiedzy żeglarskiej.

Program wykładów został już opracowny i zatwierdzony przez Zarząd.

Aby zapewnić sobie stały dopływ członków, zamiłowanych do żeglarstwa, a ojczyźnie stworzyć zastępy rodzimych pionierów morza. Yacht Klub Polski organizuje Kadrę Żeglarską z młodzieży w wieku szkolnym.

Stan finansowy Klubu nie budzi żadnych obaw, iż zakrojony na szeroką skalę plan działalności może być niezrealizowany.

L i s t a c z ł o n k ó w z a ł o ż y c i e l i: 1) Aleksadrowicz Antoni, inż., 2) Borzęcki Marjan, 3) Bryzemejster Edward, inż., 4) Butkis Witold, referent M. P. i H., 5) Chrzanowski Gabriel, Dyrektor Dep. Marynarki, M. P. i H., 6) Filanowicz Władysław, Komandor, 7) Grabowski Zygmunt, urzędnik Banku Polskiego, 8) Kruszyński Stanisław, sekretarz Ligi Morskiej i Rzecznej, 9) Krzyżanowski Edmund, dyrektor Zjedn. Warsz. T-wa Transportu i Żegl., 10) Listopad Wacław, 11) Łęgowski Stanisław, inż., 12) Mryc Adam, rotmistrz, 13) Petelenz Czesław, Komandor, Szef Sztabu Marynarki Wojennej, 14) Porębski Kazimierz, admirał, Szef Marynarki Wojennej, 15) Pistel Hugon, naczelnik wydziału żeglugowego M. P. i H., 16) Potkański Roman, radca M. P. i H., 17) Rummel Juljan, inż., dyrektor oddz. Poznańskiego sp. akc. „Elibor“, 18) Stankiewicz Jan, Komandor, 19) Rakusa-Suszczewski Konstanty, radca M. P. i H., 20) Szwykowski Ludwik dyrektor Banku Zjedn. Przem., 21) Śliwiński St., prezes Kooperacji Rolnej, 22) Trzepałko Franciszek, por., 23 Wadowski Feliks, 24) Waydel Emil, mecenas, gen. Zaruski Marjusz.

*) Na str. 25-ej w rubryce ilość członków K. W. W., zaszła omyłka, powinno być: 476 członków, a nie jak mylnie podano 46.

Uwaga: Na str. 32-ej, szpalta 2-a, powinno być: Australja, zamiast Austrja.

WIADOMOŚCI SPORTOWE.

Otwarcie nowej wojskowej przystani wioślarskiej.

Z inicjatywy ppłk. Wężyka, komendanta Kościuszkowskiego Obozu Szkolnego Saperów i za zgodą Wojskowego Klubu Wioślarskiego odbędzie się w nadchodzącą niedzielę o godz. 11 rano uroczyste otwarcie nowej przystani wioślarskiej Koła Saperów.

Przystań nowa położona jest na brzegu Wisły obok Cytadeli, tuż przy placu cwiczeń wodnych Kościuszkowskiego Obozu Saperów. Dojazd do przystani tramwajami Nr 15 i 17.

Nowa placówka wioślarska przyczyni się znakomicie do dalszego rozwoju stołecznego wioślarstwa, będąc zaś złączona organizacyjnie z Wojskowym Klubem Wioślarskim zaspokoi niewątpliwie potrzeby sportowe licznych rodzin oficerskich, zamieszkałych na Żoliborzu.

Wybudowanie wspomnianej przystani jest nowym potwierdzeniem poważnej i owocnej pracy sportowej Kościuszkowskiego Obozu Saperów.

Zjazd Delegatów „Polskiego Związku Pływackiego".

Dn. 19 b. m. odbył się w Warszawie Zjazd Delegatów Polskiego Związku Pływackiego, na którym wybrane zostały nowe władze Związku w następującym składzie:

Zarząd: prezes: płk. Szt. Gen. Tadeusz Kasprzycki; vice-prezesi: inż Eugenjusz Strug i p. Stanisław Facher; sekretarz: Tadeusz Semadeni; skarbnik: p. Henryk Eisenbett; członkowie Zarządu: pp. Robert Galla, dr. Mieczysław Orłowicz, inż. Leonard Seweryński, Wawrzyniec Trat i prof. Edward Wittig. Komisja Sportowa: przewodniczący p. Tadeusz Semadeni, pp. inż. Zenon Bukojemski, inż. Zdzisław Gilewicz, inż. Mieczysław Łokcikowski, i p. Wawrzyniec Trat. Kapitan Związkowy: p. Tadeusz Semadeni; Komisja rewizyjna: ppłk. inż Aleksander Bobkowski i p. Władysław Zajderbejt.

Hippika.

W początkach kwietnia wyjechali nasi dzielni kawalerzyści na wielkie konkursy hippiczne do Nicei, a potem do Londynu, gdzie staną do zapasów z Belgami, Francuzami, Anglikami, Szwajcarami, Szwedami, Holendrami i Czechami. Włosi podobno do konkursów stawać nie będą, przez co szanse polaków są nieco wzmocnione.

Ekipa tegoroczna składa się z 5-ciu jeźdźców i 15 koni. Na czele ekspedycji stoi płk. Anders. Kierownikiem technicznym jest znany jeździec ppk. Rummel, pozatem pojechali rotmistrz Królikiewicz i Dobrzański oraz porucznicy Szosland i Zgorzelski. Wśród koni znajdują się „stare weterany" — Jasiek i Picador, a prócz tego Reweliff, Zefer, Generał, Zuch i inne.

Konkurencja jest b. silna lecz spodziewać się należy, że nasi brawurowi jeźdźcy nie zawiodą i dzielnie bronić będą honoru polskiej kawalerji.

W pierwszym dniu wojskowych konkursów hippicznych w Nicei wzięły udział konie, które nigdy nie wygrały nagrody w Nicei. Rotmistrz Dobrzański zajął IV miejsce, por. Zgorzelski 12. Z pośród 8 koni polskich, 6 zostało wyróżnionych. W drugim dniu konkursów, o nagrodę ks. Sabandzkiej zwycięstwo odniósł rtm. Królikiewicz, płk. Rummel zajął 7 miejsce, rtm. Dobrzański 11-te. Rtm. Królikiewicz, por. Szosland i ppłk. Rummel otrzymali wstęgi honorowe.

Francja.

„L'Aviron" Nr. 23 z 21-go Marca 1925 r. pisze.

„Dowiadujemy się, że nowe pismo sportowe jest w opracowaniu, będzie ono miało tytuł „Wioślarz Polski". — Wraz z „l'Aviron" i „Il Cannotagio" będzie ono obecie jeszcze w Europie jedno z rzadkich niestety pism traktujących wyłącznie o wioślarstwie. „Wioślarz Polski" będzie ilustrowany i będzie wychodził miesięcznie, a w sezonie letnim co dwa tygodnie.

Chcemy należeć do pierwszych którzy by życzyli szczęścia i powodzenia temu nowemu towarzyszowi

Austrja.

Mistrzostwo świata dla zawodowców na jedynkach odbyło się dnia 25-go marca w Brisbane na rzece Clarence na torze długości 7,240 metrów. Do mety stanęło 2-ch zawodników: Mac Devitt i Goddoell, ten ostani zwyciężając z łatwością w czasie 22 m. 20 s.

Mistrzostwo to odbyło się dość spokojnie, zainteresowanie w wioślarstwie zawodowem robi się coraz słabsze i widać, że choć w tej dziedzinie sportu zawodnictwo coraz więcej ustępuje miejsce amatorstwu.

Kiedy poprzedni mistrz, Paddon wycofał się z karjery wioślarskiej Mac Dewitt wyzwał go i gdy to wyzwanie nie zostało przyjęte ogłosił się mistrzem świata, ponieważ jednak przy pierwszem spotkaniu stracił to mistrzowstwo wyszło, że był on mistrzem świata choć nigdy nie wygrał tego mistrzostwa na wodzie.

Od czasu zawodowych mistrzów świata na jedynkach jak: Webb 1907, Arnst 1908 do 1912, Barry do 1918 i w 1920, Felton 1919, Hadfield 1921 — 22, Paddon w 1923 nie widać nowych gwiazd na widnokręgu i zdaje się, że tacy zawodowi wioślarze, jak Barry i Paddon nie prędko będą zastąpieni.

Anglja.

W sobotę 28-go Marca r.b. odbył się na Tamizie na torze od Putney do Mortlake 77-my doroczny bieg pomiędzy uniwersytetami Oxford i Campridge. Z tych Ox,ord wygrał: 40, a Cambridge: 35, w 1877 bieg był nierozegrany.

Tegoroczne zawody były prześladowane jakimś dziwnym pechem, Gripa odwiedziła obie osady, Morrison, Prezydent Cambridga zachorował i widząc że nie będzie mógł brać udziału w biegu, zrzekł się swego stanowiska na korzyść vice-prezydenta Amblera. W osadzie Oxford na parę dni przed biegiem zachorowali: Bennett i Rathbone, których zastąpili: Franklin i Grant, sam prezydent Mover-White dopiero na kilka dni przed biegiem wrócił do osady po chorobie.

W sobotę o godz. 3'30 stanęły obie osady do mety w składzie.

Oxford.	*Cambridge.*
n. Franklin 67,5 klg.	n. Goddard 69,5 klg.
2. Pitman 73 klg.	2. Smith 75 klg.
3. Edwards 76,5 klg.	3. Carver 82 klg.
4. Grant 82.5 klg.	4. Herbet 74 klg.
5. Mower-White 84 klg.	5. Ambler 80 klg.
6. Thonson 82,5 klg.	6. Elirott-Smith 83 klg.
7. Gadsden 75 klg.	7. Tubbs 75 klg.
sz. Campbell 73 klg.	sz. Wansbrough 72,5 klg.
ster. Knox 51,5 klg.	ster. Brown 51,5 klg.
Razem bez sternika: 615,5 klg.	Razem bez sternika: 612;5 klg.

Campridge był faworytem. Warunki bardzo ciężkie, wiatr i fale. Start był dobry, Oxford w pierwszej 1/4 minucie dał 10 uderzeń i po kilku pociągnięciach był o pół łodzi na przodzie. Tu zaczął nabierać wody i po pierwszej minucie Campridge, który jechał po spokojnej wodzie, wyrównał. Tempo było: Cambridge 33, Oxford 32 na minutę. Po 5 m. Cambridge był o 3 długości na przedzie a Oxford nabierał wciąż więcej wody. Jeszcze parę minut, a sędzia widząc, że Oxford tonie dał im pozwolenie na zaprzestanie biegu i Cambridge sam tor dokończył w 21 min. 50 sec. w tempie 32.

Że najlepsza osada wygrała jest pewne, co by jednak było gdyby losowanie inaczej wypadło, trudno powiedzieć, przykro jest w każdym razie, że ten ciekawy bieg był zepsuty tak fatalnemi warunkami.

adc.

REDAKTOR I WYDAWCA: *MIECZYSŁAW MAJCHER.*

Drukarnia Sukc. T. Jankowskiego, Wspólna 54. Tel. 266-07.